

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA COMISIÓN PERMANENTE

CUARTO PERÍODO DE LA XLVII LEGISLATURA

6.ª SESIÓN

PRESIDEN

EL SEÑOR SENADOR ERNESTO AGAZZI
Presidente

y

EL SEÑOR SENADOR CARLOS BARÁIBAR

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES GUSTAVO SÁNCHEZ PIÑEIRO Y JOSÉ PEDRO MONTERO, Y LOS PROSECRETARIOS MIGUEL SEJAS, MARTÍN FERNÁNDEZ Y TABARÉ HACKEMBRUCH LEGNANI

Concurren en régimen de Comisión General: el señor Ministro de Relaciones Exteriores, Luis Almagro, acompañado del Subsecretario del MRR.EE. Ec. Luis Porto, el Director Gral. de Secretaría Dr. Gustavo Álvarez, el Director Gral. para Asuntos Políticos Embajador Ricardo González Arenas, el Director Gral. para Asuntos de Integración y Mercosur Embajador Álvaro Ons, el Presidente de la Delegación de Uruguay ante la CARU Cap. de Navío (R) Gastón Silbermann y la Subdirectora Gral. para Asuntos Económicos contadora Martha Pachiotti; el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas Enrique Pintado, acompañado del Subsecretario del MTOP Ing. Pablo Genta, el Presidente de la Administración Nacional de Puertos Ing. Alberto Díaz, el Director Nacional de Hidrografía Ing. Jorge Camaño y el Director Gral. de Transporte Fluvial y Marítimo de la Dirección Nacional de Transporte Cap. Gustavo Figueredo; y el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca Ing. Agr. Tabaré Aguerre, acompañado del Subsecretario del MGAP Ing. Agr. Enzo Benech, el Director General de Secretaría Dr. Alberto Castelar y el Director General DGSG Dr. Francisco Muzio.

SUMARIO

1) TEXTO DE LA CITACIÓN

"Montevideo, 3 de febrero de 2014.

La COMISIÓN PERMANENTE se reunirá el próximo jueves 6 de febrero, a la hora 10:00, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

1.°) Recibir a los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Luis Almagro y de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado, en régimen de Comisión General, a fin de informar acerca de las medidas que proyecta adoptar el Gobierno uruguayo, para enfrentar la situación resultante de diversas resoluciones del Gobierno argentino, que afectan el funcionamiento de los puertos nacionales.

Carp. n.° 89/2014

2.°) Recibir al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, Tabaré Aguerre, a fin de informar sobre la exportación de ganado en pie.

Carp. n.° 91/2014

José Pedro Montero
Secretario

Hugo Rodríguez Filippini
Secretario".

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Carlos Baráibar**, **Luis Alberto Lacalle Herrera** y **Ope Pasquet**, y los señores Representantes **Pablo Abdala**, **Alberto Casas**, **Orquídea Minetti**, **Iván Posada**, **Víctor Semproni**, **Rubenson Silva** y **Horacio Yanes**.

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 2).

–Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"El Ministerio de Salud Pública remite respuestas de la Administración de los Servicios de Salud del Estado a los siguientes pedidos de informes:

- solicitado por el señor Legislador Gonzalo Novales, relacionado con los criterios adoptados para la designación de una funcionaria a los efectos de desempeñar tareas en el hospital Dr. Zoilo A. Chele, de la ciudad de Mercedes.

- solicitado por el señor Legislador Alfredo Solari, relacionado con la situación de varios centros asistenciales.

–OPORTUNAMENTE FUERON ENTREGADAS A LOS SEÑORES LEGISLADORES NOVALES Y SOLARI.

La Suprema Corte de Justicia remite respuesta a un pedido de informes solicitado por el señor Legislador Luis Alberto Lacalle Herrera, relacionado con el cumplimiento del artículo 49 de la Ley n.° 18.651, de 19 de febrero de 2010, sobre Protección Integral de Personas con Discapacidad.

–OPORTUNAMENTE FUE ENTREGADA AL SEÑOR LEGISLADOR LACALLE HERRERA".

4) REFLEXIONES MOTIVADAS POR LAS INUNDACIONES

SEÑOR PRESIDENTE.- Se entra a la Media Hora Previa.

Tiene la palabra el señor Legislador Yanes.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: es muy difícil estar en estos momentos en Sala sin compartir con los colegas y con la opinión pública nuestra solidaridad y una reflexión con respecto al momento que está viviendo el país como consecuencia de tantos días de inclemencias climáticas.

Como Representantes de Canelones –incluyo a mi compañera Orquídea Minetti– queremos hacer saber que en nuestro departamento, aunque no tenga ríos con grandes caudales –excepto el río Santa Lucía– que se desbordan y dejan mucha gente en la calle, tenemos zonas como Costa de Oro, Ciudad de la Costa y la ciudad de Santa Lucía –que actualmente no se inunda a causa del río sino porque las calles no están preparadas para desagotar las aguas que están cayendo–, en las que se está viviendo una situación muy dramática a nivel de la población. Por lo tanto, queremos aprovechar esta instancia para hacer saber a esa gente la angustia que sentimos y que para nosotros lo que está sucediendo no pasa inadvertido.

En el país se discutió mucho cuando comenzaron a darse las alertas meteorológicas. En algunos casos se hacían críticas porque nadie avisaba nada y luego se ridiculizó el servicio de alertas meteorológicas porque a veces en algunas zonas no se concretaban episodios graves. Entonces, la opinión pública, la prensa y hasta los políticos comenzaron a ridiculizar lo concerniente a las alertas meteorológicas.

Se trata de un mecanismo que el país adoptó, vino para quedarse y desde el Gobierno nuestros compañeros han ido haciendo experiencia en esta situación. En ese sentido, queremos decir que por suerte existen estos servicios de alertas meteorológicas. A veces no se llega a la gravedad que se espera, pero de alguna forma se está preparado.

Asimismo, el Sistema Nacional de Emergencias y los Comités Departamentales de Emergencias fueron haciendo su experiencia y quiero detenerme en el departamento de Canelones, ya que el Comité con el compañero Intendente a la cabeza y todo su equipo –especialmente el Director, Leonardo Herou–, han estado en los últimos quince o veinte días cumpliendo horarios realmente inhumanos para poder dar respuesta a las angustias que está viviendo nuestra gente, con muy poca maquinaria e infraestructura.

En ese sentido, me quiero referir al trabajo de los funcionarios de la Intendencia de Canelones, de Policía, de Bomberos y de Prefectura, porque esta gente, que tiene problemas personales y familiares y a veces sus casas también están inundadas, está haciendo jornadas de catorce o dieciséis horas tratando de resolver la angustiosa situación de otros vecinos. Algunos de nosotros somos críticos de los funcionarios públicos y hablamos de la burocracia y la desidia, pero en este caso tenemos que levantar nuestra voz para agradecer y reconocer el esfuerzo. Además, debemos tener en cuenta en estos ámbitos que algunos de nosotros tenemos algunas comodidades, pero que hay gente que sigue viviendo con los pies en el barro adentro de la casa, que siguen viviendo personas en casas de costanero y que siguen viviendo personas enfermas sin las condiciones mínimas de salubridad cuando pasan estas cosas.

Por lo tanto, queríamos bajar la pelota en el debate político para reflexionar que tenemos que estar preparados para buscar soluciones de fondo porque estos cambios climáticos vinieron para quedarse y nuestra

gente la está pasando mal. Esto nos preocupa y a muchos los ocupa. A quienes los ocupa y están trabajando queremos agradecerles y dar nuestro aliento y reconocimiento.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Intendencia de Canelones, a la Junta Departamental de Canelones, al Congreso de Intendentes y a la Presidencia de la República.

SEÑOR PRESIDENTE. Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota:)

–8 en 9. **Afirmativa**.

5) GESTIÓN DEL ACTUAL GOBIERNO EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Legisladora Minetti.

SEÑORA MINETTI.- Señor Presidente: como expresó el señor Legislador Yanes, quiero trasmitir mi solidaridad a las personas que están sufriendo las consecuencias de este temporal, en particular al pueblo Tres Islas. Quienes fuimos afectados y sufrimos las consecuencias de fenómenos climáticos como turbonadas o tornados, sabemos que nuestra vida cambia y hay un antes y un después de ese acontecimiento.

Hoy nos queremos referir a los derechos humanos.

Los derechos humanos son independientes e indivisibles y hay que considerar al conjunto de los derechos como tal y no en forma aislada. El Estado debe enfocarse en ellos, coordinarlos en todas las políticas públicas y planificar la satisfacción de los derechos fundamentales de todos los habitantes.

El tema de los derechos humanos es muy amplio y defenderlo es compromiso de todos. Desde que asumió este Gobierno, este se ha preocupado en crear ámbitos para fomentar proyectos sociales, implementando políticas de inclusión social. Un ejemplo de esto son las políticas llevadas a cabo en la órbita de la vivienda mediante programas que buscan la mejora sustantiva de las condiciones de habitabilidad de las familias, realizando una política habitacional que transforme las condiciones de vida de la gente.

Citaremos algunas de las leyes votadas por el Poder Legislativo en lo referente a los derechos humanos: la Ley n.° 17.930, que crea dentro del Ministerio de Educación y Cultura la Dirección de Derechos Humanos; la Rendición de Cuentas del año 2012 en la que se creó la Secretaría de Derechos Humanos en la órbita de la Presidencia de la República; la Ley n.° 18.065, que regula el trabajo doméstico; la Ley n.° 18.125, que crea la Agencia Nacional de Vivienda; la Ley n.° 18.441, que otorgó ocho horas al trabajador rural; la Ley n.° 18.446, que creó la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo; la Ley n.° 18.617, que creó el Instituto Nacional del Adulto Mayor; la Ley n.° 18.829, que creó el Plan Nacional de Integración Socio Habitacional Juntos; la Ley n.° 18.987 de Interrupción Voluntaria del Embarazo; la Ley n.° 19.075 de Matrimonio Igualitario; la Ley n.° 19.133 de Empleo Juvenil; la Ley n.° 19.161 de Subsidio y Licencia por Maternidad y Paternidad para Trabajadores de la Actividad Privada, y la Ley n.° 19.167 de Técnicas de Reproducción Humana Asistida.

Asimismo, con el objetivo de lograr un nuevo modelo de gestión del sistema carcelario, en diciembre de 2010, en la Ley de Presupuesto, se creó el Instituto Nacional de Rehabilitación, INR. Se estableció como eje de trabajo en las políticas públicas carcelarias que las personas privadas de libertad recibieran un trato que apuntara a su rehabilitación e inserción social, enfocado especialmente en el área socioeducativa y laboral. Más de la mitad de la población carcelaria realiza actividades educativas y/o laborales. Ejemplo de ello es la Unidad n.° 3, Libertad, donde se está construyendo una policlínica de ASSE con la intervención de las personas privadas de libertad en el espacio que durante la dictadura se llamó “La isla”, que fuera utilizado como lugar de aislamiento y tortura.

Citaremos a grandes rasgos algunos proyectos que se están desarrollando a nivel penitenciario.

En Colonia, en Piedra de los Indios, se desarrolla un proyecto de producción agropecuaria, con mujeres y hombres privados de libertad; todos trabajan y/o estudian; en Paysandú, el 60 % de mujeres y hombres trabaja en diferentes emprendimientos y/o estudia; en Salto, en Villa Constitución, se desarrolla el proyecto Tacuabé en un predio de cuarenta y una hectáreas del establecimiento que fuera de El Espinillar, donde las personas privadas de libertad viven con sus familias; en Artigas se está trabajando en un proyecto con la Unidad Penitenciara, ALUR y la Intendencia Departamental, que organizará a pequeños productores para que planten la tierra y produzcan la materia prima que abastezca la planta que produce etanol; Campanero, en Lavalleja, tiene aproximadamente veintiocho personas privadas de libertad, en un sistema de máxima confianza, trabajando en una chacra.

Por otra parte, las cárceles de Soriano y Rocha pasarán de ser departamentales al INR; el nuevo centro penitenciario de Rocha tendrá aproximadamente

ciento diez personas privadas de libertad, intra y extramuros.

Asimismo, Maldonado y Durazno son ejemplos de buenos resultados de los convenios entre las personas privadas de libertad y las Intendencias Departamentales, OSE, ANP y empresas privadas, agropecuarias y demás.

La zona metropolitana también está comprendida en este nuevo modelo de gestión: Comcar, Libertad, San José –Juan Soler–, Canelones, Punta de Rieles, Unidad n.° 5 y n.° 9 de mujeres, destacándose el Centro de Rehabilitación n.° 2, conocido como la chacra de Libertad, donde todas las personas privadas de libertad trabajan en el tambo, en el invernáculo, en la chacra y todas viven en sus casitas, individuales, que comparten con sus familias de viernes a domingo.

(Suena timbre indicador de tiempo).

–Estamos en un proceso progresivo, y cuando ingresen todos los centros penitenciarios al INR, lograremos una mayor rehabilitación de las personas privadas de libertad. Es una más de las tantas políticas de derechos humanos desarrolladas en este último período de gestión del Frente Amplio, ya sea a nivel de salud, educación, sin olvidarnos jamás del pasado reciente.

Finalmente, queremos reafirmar lo que dijimos al principio: el tema de los derechos humanos es muy amplio y atraviesa todos los ámbitos, ya sean institucionales como sociales.

Pensamos que uno de los cometidos de las políticas de derechos humanos, en cualquier ámbito, es convocar a todo nuestro pueblo a pensar en cómo dar permanencia a los logros conquistados en esta materia, para que sean sustentables en el tiempo y no dependan del Gobierno de turno.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo, al Ministerio del Interior, al Director y a los Coordinadores del área metropolitana y de la zona del interior del INR.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota:)

–8 en 8. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

6) OMISIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA DE SUMINISTRAR INFORMACIÓN ACERCA DE LA APLICACIÓN DE LA LEY DE INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador Abdala.

SEÑOR ABDALA.- Señor Presidente: empiezo por reconocer su comprensión y generosidad, y usted sabe por qué lo digo.

Queremos trasladar un reclamo al Ministerio de Salud Pública, organismo que francamente consideramos está al borde de la omisión en lo que tiene que ver con el suministro de información pública, en este caso referida a la aplicación de la Ley de Interrupción Voluntaria del Embarazo. En efecto, el Ministerio se comprometió a suministrar a la población y al país información de la práctica del aborto semestralmente. Así procedió en primera instancia en julio, cuando se cumplió el semestre correspondiente al período diciembre 2012-mayo 2013. Por lo tanto, hubiera correspondido a fin de año, o a más tardar en el curso del 2014, que se proporcionara información con respecto al semestre junio-noviembre.

Esto resulta indispensable a efectos de ponderar, valorar y saber cuál ha sido el resultado de la aplicación de esa norma que, como sabemos, fue, y naturalmente es, fuente de polémica y de discrepancia. Tenemos una visión crítica, ya no solo con respecto a la solución de fondo –eso es público y conocido–, sino también a la aplicación y a la política que en esta materia el Ministerio de Salud Pública ha llevado adelante, en particular con relación a la falta de transparencia y a lo que no dudamos en catalogar de cierta dosis de oscuridad en el manejo de los datos y de la estadística. La información no es patrimonio del Ministerio de Salud Pública ni de las autoridades; existe una obligación primaria y original del Estado y de las autoridades de brindar la información pública correspondiente, porque forma parte del cumplimiento de sus funciones.

Sin embargo, nos preocupa que haya tomado estado público que el Ministerio de Salud Pública ya tiene la información en su poder. En noviembre, en un simposio realizado en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, convocado por un denominado Consorcio Latinoamericano contra el Aborto Inseguro, autoridades del Ministerio de Salud Pública manejaron información de la aplicación de la Ley de Interrupción Voluntaria del Embarazo correspondiente al segundo semestre. Es incomprensible que la información oficial a la que los uruguayos no podemos acceder, las autoridades la ventilen en otros países,

en este caso –y más allá de la cercanía–, en la República Argentina.

Este reclamo es independiente de la visión o de la posición que tenga cada uno en un tema que sabemos que es difícil, motivo de controversia y, sin duda, hace a las consideraciones más profundas de la conciencia individual. Desde ese punto de vista, todos sabemos que estamos frente a un asunto que ha cortado de manera horizontal al propio sistema político y a todos los partidos políticos.

Por supuesto, no es bueno andar especulando con estos asuntos, pero el silencio de la Administración nos genera suspicacias. Nos preocupa que ese silencio esté asociado al fracaso de la ley, a que al Ministerio de Salud Pública las cifras no le den y, en tal caso, lo que el Ministerio esté tratando de ocultar sea, lisa y llanamente, los malos resultados de la aplicación de una norma que, entre otras cosas, se nos decía apuntaba a una mayor transparencia, claridad y a combatir la clandestinidad de la práctica de la interrupción del embarazo, que sin duda todos coincidimos en que es una necesidad.

Esta visión no es exclusiva del Partido Nacional o de los partidos de la oposición, ya que la sociedad civil también ha criticado severamente el manejo institucional de la información del Ministerio, en particular el doctor Briozzo, Subsecretario de Salud Pública. La propia representante de los usuarios en la Junta Nacional de Salud ha sido crítica en cuanto al manejo y la calidad de la información que brinda el Ministerio de Salud Pública acerca de la interrupción del embarazo. Asimismo, la organización Mujer y Salud en el Uruguay, que por cierto en relación con este tema está en las antípodas de nuestro pensamiento pero sostiene una posición tan legítima como la nuestra, ha reconocido la insuficiencia que en esta materia se desprende de la actuación del Ministerio de Salud Pública, particularmente en lo que tiene que ver con el cumplimiento de los servicios y con la propia ley de interrupción del embarazo que el Parlamento aprobó recientemente y que fue motivo de polémica y controversia.

Por todo ello, señor Presidente, levantamos nuestra voz, y solicitamos al Ministerio de Salud Pública que, más temprano que tarde, transparente esta situación, cumpla con sus obligaciones e informe a la población de lo que le tiene que informar; de lo contrario, llegaremos a la conclusión de que las promesas de transparencia, de claridad y de combate a la interrupción del embarazo y de dignificación de la mujer a partir de la aplicación de la ley del aborto eran meras promesas que no han tenido correspondencia con la realidad.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea remitida al señor Presidente de la República, al Ministerio de Salud Pública y a las Comisiones respectivas de la Cámara de Senadores y de la Cámara de Diputados.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota:)

–10 en 10. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

7) CONDECORACIÓN CON LA ORDEN MEXICANA DEL ÁGUILA AZTECA A NUESTRO PRESIDENTE, SEÑOR JOSÉ MUJICA CORDANO

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor Presidente: el pasado 28 de enero, en la ciudad de La Habana, en el marco de la reunión internacional de toda América, la Cumbre de la Celac, hubo un hecho de gran importancia que, a mi modo de ver, no ha tenido la suficiente difusión.

Considero que este es un hecho trascendente y por eso voy a dedicar estos minutos a relatar lo que ocurrió. Me refiero a la Condecoración de la Orden Mexicana del Águila Azteca, en grado de Collar, que el señor Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, doctor Enrique Peña Nieto, confiriera a nuestro Presidente, señor José Mujica Cordano.

Voy a dar lectura sintéticamente a los considerandos de la resolución de la Dirección General de Protocolo de México, porque creo que es relevante tener en cuenta la mirada de un país tan importante y tan distante de Uruguay con relación a nuestro Presidente y a las cosas que ocurren en nuestro país.

Dice así: "Considerando: Que es propósito del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos reconocer al excelentísimo señor José Mujica Cordano, Presidente de la República Oriental del Uruguay, por su fuerte impulso al fortalecimiento de las relaciones bilaterales, en especial por el Acuerdo de Asociación Estratégica entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Oriental del Uruguay; Que en el ejercicio de su mandato presidencial ha defendido los valores universales del respeto a los derechos humanos, la democracia y la igualdad social, promoviendo iniciativas contra la pobreza, el hambre, la discriminación y la exclusión social; Que durante su

gobierno, impulsó la ratificación del Convenio sobre el Transporte Aéreo entre ambas naciones y aprobó el programa de cooperación bilateral 2012-2013, el cual comprende diez proyectos financiados por el Fondo Conjunto de Cooperación México-Uruguay; Que ha reconocido a nuestro país como un Estado solidario, en especial por haber acogido a miles de ciudadanos uruguayos en el exilio, tras la dictadura militar entre 1973 y 1985; Que gracias al alto nivel de amistad, entendimiento y cooperación en que se encuentran las relaciones entre México y Uruguay, el Presidente Mujica Cordano realizó una visita de Estado a México en noviembre de 2011, siendo esta correspondida en la ciudad de Montevideo, en enero de 2013; [...]".

Más adelante continúa diciendo: "Que conforme a los procedimientos establecidos en la ley mencionada, el Consejo de la Orden Mexicana del Águila Azteca me ha propuesto otorgar al excelentísimo señor José Mujica Cordano, Presidente de la República Oriental del Uruguay, la citada Condecoración, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente Acuerdo".

Creo que esta decisión tomada por el Gobierno mexicano, por su Presidente, el doctor Peña Nieto, es de enorme importancia, porque México es un país relevante y no hay dudas de que en la región americana está entre los de mayor significación por distintos indicadores. Nosotros tenemos un tratado de libre comercio con México que, según los datos que manejamos, ha sido sumamente exitoso.

El doctor Peña Nieto resultó elegido por el PRI, Partido de la Revolución Institucional, que fue gobierno de México durante mucho tiempo, aproximadamente setenta años, hasta que en el año 2000 perdió el Gobierno a manos del Partido de Acción Nacional, del Presidente Vicente Fox y, luego, del Presidente Felipe Calderón; lo recobró en las elecciones de 2012, a las cuales asistimos como observadores. Podemos afirmar que fueron unas elecciones absolutamente democráticas. Queda claro que el Gobierno mexicano desde hace muchos años está en un proceso de perfeccionamiento de su democracia y esa instancia contribuyó a avanzar en ese sentido.

Considero que el hecho de que el doctor Peña Nieto, que fue un Gobernador exitoso del Estado de México antes de ser candidato a la Presidencia de la República y de haber ganado las elecciones por un margen bien importante, haya tomado la resolución de otorgar esta Condecoración al Presidente de nuestro país, al señor Mujica, es muy relevante y fortalece la relación entre nuestros países.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea remitida a la Presidencia de la República, al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Embajada de México en el Uruguay, a la Embajada de Uruguay en México y a las Comisiones de Asuntos Internacionales del Senado y de la Cámara de Diputados.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota:)

–7 en 9. **Afirmativa**.

8) EXITOSA GESTIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE EMERGENCIA Y DE LAS FUERZAS ARMADAS ANTE LAS INUNDACIONES

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador Semproni.

SEÑOR SEMPRONI.- Señor Presidente: no tenía planeado intervenir en esta Media Hora Previa, pero después de escuchar la intervención del señor Legislador Yanes, que comparto íntegramente, voy a hacer algunos comentarios.

El señor Legislador se refirió al exitoso trabajo del Comité Departamental de Emergencia en Canelones y del personal de la Intendencia canaria.

Inspirado en una nota periodística que me realizaron en el día de ayer, quiero dejar algunas constancias.

En primer lugar, más allá de la dolorosa situación que el país está viviendo debido a las inundaciones, es bueno apreciar el éxito que ha tenido el funcionamiento del Sistema Nacional de Emergencia. Si observamos las informaciones que a diario nos hacen llegar los medios sobre lo que está ocurriendo en el país, podemos ver cómo están tomadas todas las previsiones tendientes a disminuir al máximo los riegos de aquellas personas afectadas por las inundaciones. En la pantalla televisiva vemos cómo se ha previsto todo lo que tiene que ver con alojamiento, con alimentación, etcétera. Por lo tanto, me parece muy importante que la ciudadanía tenga en cuenta la efectividad del funcionamiento de este Sistema Nacional de Emergencia.

En ese mismo reportaje que mencioné, se me preguntó por qué no se publicitaba la gestión que se venía cumpliendo en beneficio de la ciudadanía por parte de nuestras Fuerzas Armadas, fundamental-

mente –no exclusivamente–, del Ejército. Yo contesté que alcanzaba con ver en los informativos cómo participan las diferentes unidades militares, los soldados, tomando carta directa en la atención de la gente, evacuando, trasladando, ayudando a subir, inclusive, los enseres a los vehículos militares a los efectos de ayudar a quienes están en riesgo.

Por lo tanto, la participación del Sistema Nacional de Emergencia y de nuestras Fuerzas Armadas, más allá de los costos que las inundaciones nos están produciendo, están excluyendo toda posibilidad de riesgo en lo que tiene que ver con la salud y la vida de los habitantes. A veces se habla de la supresión o, inclusive, de la reducción de las Fuerzas Armadas y, en ese sentido, quiero señalar que dentro de la reforma general del Estado que se está llevando adelante en el país, se aprobó la ley marco de Defensa, que establece lo que deben contener las leyes orgánicas de cada una de las Armas, que hoy están en proceso de construcción. Por supuesto, nadie tiene dudas –yo, por lo menos, no las tengo– en cuanto a que hay que redimensionar las Fuerzas Armadas, porque la etapa que el país va a enfrentar, empezando por la extensión de su mar territorial, nos va a exigir mayores riesgos y, en consecuencia, deberemos realizar previsiones y desplazamientos, y nuestra Armada deberá llevar a cabo determinadas modificaciones.

Hoy está en discusión una reestructura de la Ley Orgánica de la Armada; también se está trabajando sobre cada una de las Armas, es decir, la Fuerza Aérea y el Ejército, y en la elaboración de una ley de inteligencia, que el país nunca tuvo pero que necesita.

Me parecía importante dejar esto en claro, y por ello realicé esta intervención durante la Media Hora Previa.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Presidencia de la República, al Sistema Nacional de Emergencia, al Ministerio de Defensa Nacional y a los medios de comunicación orales, escritos y televisivos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota:)

–10 en 10. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

Ha finalizado la Media Hora Previa.

9) COMPARECENCIA DE LOS SEÑORES MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES, LUIS ALMAGRO, Y DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, ENRIQUE PINTADO, EN RÉGIMEN DE COMISIÓN GENERAL, A FIN DE INFORMAR ACERCA DE LAS MEDIDAS QUE PROYECTA ADOPTAR EL GOBIERNO URUGUAYO PARA ENFRENTAR LA SITUACIÓN DE DIVERSAS RESOLUCIONES DEL GOBIERNO ARGENTINO, QUE AFECTAN EL FUNCIONAMIENTO DE LOS PUERTOS NACIONALES

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el primer punto del Orden del Día: “Recibir a los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Luis Almagro, y de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado, en régimen de Comisión General, a fin de informar acerca de las medidas que proyecta adoptar el Gobierno uruguayo para enfrentar la situación de diversas resoluciones del Gobierno argentino, que afectan el funcionamiento de los puertos nacionales”.

Se invita a ingresar a Sala a los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Luis Almagro, y de Transporte y Obras públicas, Enrique Pintado.

(Ingresan a Sala los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Luis Almagro, y de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado).

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Los señores Ministros solicitarán el ingreso de asesores a Sala?

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Señor Presidente: además de acompañarme el señor Subsecretario, economista Luis Porto, solicito que se autorice a ingresar a Sala al Director General de Secretaría y Presidente de la delegación uruguaya ante la CARP, señor Gustavo Álvarez; al Director General para Asuntos Políticos, Embajador Ricardo González; al Director de Asuntos de Integración y Mercosur, Embajador Álvaro Ons; al Presidente de la delegación uruguaya ante la CARU, Capitán de Navío (R) Gastón Silberman y a la Subdirectora General para Asuntos Económicos Internacionales, Embajadora Marta Pacchiotti.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: solicito que se autorice a ingresar a Sala al Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Alberto Díaz, al Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Jorge Camaño, y al Director General de Transporte Marítimo y Fluvial, señor Gustavo Figueredo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la autorización solicitada por los señores Ministros.

(Se vota:)

–9 en 11. **Afirmativa**

SEÑOR POSADA.- ¡Que se rectifique la votación!

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a rectificar la votación.

(Se vota:)

–10 en 11. **Afirmativa**.

(Ingresan a Sala, por el Ministerio de Relaciones Exteriores, el señor Director General de Secretaría y Presidente de la delegación uruguaya ante la CARP, señor Gustavo Álvarez; el Director General para Asuntos Políticos, Embajador Ricardo González; el Director de Asuntos de Integración y Mercosur, Embajador Álvaro Ons; el Presidente de la delegación uruguaya ante la CARU, Capitán de Navío (R), Gastón Silberman y la Subdirectora General para Asuntos Económicos Internacionales, Embajadora Marta Pacchiotti, y, por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Alberto Díaz, el Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Jorge Camaño y el Director General de Transporte Marítimo y Fluvial, señor Gustavo Figueredo).

–La convocatoria obedece a una resolución adoptada por el Cuerpo en base a una moción presentada por el señor Legislador Pasquet.

No vamos a reiterar la metodología, porque el procedimiento utilizado siempre es el mismo.

SEÑOR PASQUET.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR PASQUET.- Señor Presidente: ante todo, doy la bienvenida a los señores Ministros y a sus asesores, quienes han tenido la gentileza de concurrir en el día de hoy a la Comisión Permanente a fin de informar al Cuerpo acerca de los asuntos señalados en la convocatoria y, naturalmente, para participar en el intercambio de opiniones que estas cuestiones deben, necesariamente, suscitar.

Digo que estos temas deben suscitar un intercambio de opiniones porque su importancia es evidente.

Nos estamos refiriendo a situaciones creadas por distintas decisiones, tomadas por órganos de Gobierno de la República Argentina, que afectan a los puertos de Uruguay.

En primer lugar, nos referimos a la Disposición n.° 1108/2013, de 25 de octubre de 2013, emitida por el Gobierno argentino, que prohíbe los transbordos de carga argentina de exportación en países del Mercosur que no tengan acuerdos de transporte de carga vigentes con la República Argentina.

Asimismo, nos referimos –porque también son importantes– a las disposiciones de la Prefectura argentina, que reducen a doce la cantidad de barcazas que pueden viajar en convoy, aguas abajo del puerto de Rosario de Santa Fe. Esta medida afecta al puerto de Nueva Palmira, ya que los convoyes más grandes deben llegar hasta allí, por lo menos, en dos viajes.

Las dos medidas, la que afecta, fundamentalmente, al puerto de Montevideo, y la que afecta al puerto de Nueva Palmira, ya han tenido impactos significativos, importantes.

La información que publicó ayer el diario *El País* sobre el puerto de Montevideo es bien clara y elocuente. El título dice: "Puerto perdió 44 % de los tránsitos en trimestre por medida argentina". En realidad, si se comparan los movimientos de tránsito verificados en el trimestre noviembre-diciembre-enero con el trimestre anterior, se puede apreciar una merma en los movimientos de tránsito de, aproximadamente, el 44 %. Creo que eso es algo que todos podemos coincidir en llamar un impacto bien significativo.

Asimismo, si miramos lo que pasa en Nueva Palmira –debemos hacerlo porque se trata del segundo puerto del país y nuestra atención debe detenerse también en lo que allí sucede–, vemos que las medidas argentinas que determinaron la reducción de la cantidad de barcazas que pueden llegar en convoy hasta nuestro puerto tuvieron también un impacto significativo, pues –según lo que dicen los operadores que actúan en ese puerto– está afluyendo allí un 25 % menos de carga.

Corresponde señalar que esta merma quizás no se deba solamente a que se produjo esa restricción en la cantidad de barcazas, sino al efecto combinado de esa medida y de otra parecida adoptada en el pasado, que consistió en determinar que los convoyes de barcazas no pudieran detenerse en cualquier lugar de la costa

que considerasen apropiado antes de llegar a Nueva Palmira, imponiéndoles que lo hicieran en determinados lugares. Lo hacen en el puerto de San Lorenzo, pocos kilómetros al norte de Rosario, y los que se detienen allí para desarmar el convoy –de manera de ajustarse a la normativa que limita la cantidad de barcazas que lo pueden constituir–, a veces optan por hacer el transbordo en el propio puerto de San Lorenzo, con lo cual Nueva Palmira pierde esa carga que, de otra manera, podría llegar hasta allí.

Así que todas estas medidas de las autoridades argentinas, tanto la Disposición n.° 1108, como las de Prefectura que inciden en Nueva Palmira, ya están afectando de manera concreta y significativa el movimiento portuario que tiene lugar en nuestros puertos. Pensamos que no se puede minimizar lo que esto significa. El impacto económico es evidente. Se podrá hacer un cálculo –no lo he hecho ni parece que sea relevante hacerlo hoy– acerca de la expresión de todo esto en dólares: cuánto perdemos, cuánto pierden de recaudar la ANP, los operadores portuarios; se podrá hacer proyecciones que hagan estas mismas estimaciones cuantitativas hacia el futuro, pero más allá de estos aspectos particulares concretos, medibles, cuantificables o por lo menos estimables, no podemos dejar de ver que esto afecta directamente una idea que nos acompaña desde el surgimiento de nuestra constitución como nación: la idea de que los puertos uruguayos tienen un papel que cumplir no solamente para Uruguay y para los uruguayos, sino también para la región platense en su conjunto, y de que esa base logística, de servicios, que son nuestros puertos, son un puntal de nuestra presencia y nuestra proyección en el mundo. Utilizando una figura que se usa mucho hoy, podría decirse que este tema está inscrito en nuestro ADN: nuestro puerto, nuestra vinculación con el mundo a través de nuestros puertos, nuestra vinculación con la región a través de nuestros puertos, tienen esa significación y esa importancia. De manera que estas resoluciones argentinas no son una anécdota, no son una medida cualquiera más. Esto no es lo mismo que prohibir que ingrese determinada mercadería por un tiempo, mientras se tramitan las licencias no automáticas o los permisos de importación; esto es mucho más importante, mucho más de fondo: esto va directamente contra esa idea de Montevideo como puerto "hub", como puerto concentrador y distribuidor de carga en la región, que hemos coincidido en apoyar todos los partidos políticos que hemos pasado por el Gobierno, desde 1992 –año de sanción de esa Ley de Puertos, durante la administración del doctor Lacalle Herrera– hasta nuestros días. Gobiernos blancos, colorados, frenteamplistas, todos hemos coincidido en respaldar esta idea de Montevideo como puerto "hub", como puerto concentrador y distribuidor de carga, y esto es lo que se afecta directamente con estas medidas, además de afectar a Nueva Palmira, que también tiene su importancia y su rol en este esquema del Uruguay logístico al servicio de la región y en conexión con el mundo.

Naturalmente, la importancia de todo esto justifica sobradamente que el tema se trate con mucha discreción y ponderación, como ha ocurrido. El Gobierno ha sido extraordinariamente discreto al manejar este asunto. En relación con la importancia del tema, son escasas las declaraciones de los jerarcas públicos en esta materia. No ha habido –que yo recuerde, que tenga presente– pronunciamientos de fondo sobre el tema; ha primado la discreción, seguramente por la delicadeza del tema. La oposición también ha sido muy discreta. Recién ahora, en febrero, estamos invitando a los representantes del Gobierno a venir aquí a informarnos sobre lo que se está haciendo, acerca de cómo están viendo las cosas, para, a partir de allí, tratar de reflexionar juntos acerca de qué es lo que hay que hacer. Ha habido suma prudencia, y está bien que así haya sido, pero la prudencia no puede llevarnos al punto de minimizar la importancia de esto y hacer de cuenta que acá no ha pasado nada. Eso es otra cosa y, a nuestro juicio, no es de recibo. Francamente, no entendimos las declaraciones del señor Ministro Almagro cuando dijo que la prioridad del país hoy, en la relación bilateral con Argentina, es el dragado del río Uruguay. Sí, se trata de un tema importante; estuvo en la agenda presidencial en las reuniones entre los Presidentes Sanguinetti y Menem, allá por los años noventa. No recuerdo que haya sido un tema de primera importancia desde entonces hasta ahora. No vamos a negar que eso también es importante, pero ¿prioridad uno, cuando están en jaque los puertos de Montevideo y de Nueva Palmira, nuestras principales terminales portuarias? No comparto el criterio, porque no lo entiendo. Precisamente, una de las preguntas que voy a plantear al Ministro tiene que ver con conocer las razones en virtud de las cuales formuló esa afirmación.

Tampoco entiendo la idea de que los problemas derivados de la falta de profundidad de los canales de Martín García, que obviamente inciden sobre el puerto de Nueva Palmira, afectan solo o principalmente a la Corporación Navíos, cosa que también dijo el señor Ministro recientemente. ¿Cómo se entiende esto? ¿Así que los puertos son algo que sirve principal o exclusivamente a los operadores portuarios? ¿Es para hacer el caldo gordo a los operadores portuarios que estamos pensando en un puerto de aguas profundas en el océano Atlántico? Me parece evidente que no es así, señor Presidente. A quienes interesan fundamentalmente los puertos es a los productores cuya producción sale por su intermedio; a la carga uruguaya le interesa que los canales de acceso a los puertos uruguayos estén expeditos para que pueda llegar libremente la navegación a ellos, porque eso se va a traducir después en el costo del flete. Si llegan pocos barcos y si, además, tienen que salir no con

toda la carga que pueden transportar, sino con menos, porque la profundidad de los canales de acceso es reducida, eso significa que se va a necesitar más viajes y habrá que pagar más fletes para que esa carga llegue a los mercados a los que está destinada. Y ese mayor costo de flete, ¿quién lo paga? ¿Lo paga Corporación Navíos? ¡No! ¡Lo paga el productor! A través de una de las cláusulas de mayor uso en el comercio marítimo, la cláusula CIF, el vendedor se hace cargo de la contratación del seguro y del flete marítimo. Si los fletes aumentan, el peso económico de eso, en definitiva, recae sobre el productor. Cuando hablamos de los canales de Martín García, no hablamos de Corporación Navíos; hablamos de la producción uruguaya, también de la paraguaya, aunque a nosotros, obviamente, nos interesa más la situación de nuestros compatriotas, y debe ser así porque es sobre ellos que van a recaer las consecuencias económicas del encarecimiento de los fletes que resulta de las dificultades para acceder a nuestros puertos. Tampoco entendí esta afirmación del señor Ministro, que debe tener sus razones. Esta es otra de las preguntas que le haré llegar dentro de unos minutos.

Ante estas medidas argentinas que nos hacen tanto daño, la primera tarea que, a mi juicio, tenemos que plantearnos es la de su interpretación: qué significa esto, a qué se debe, por qué estas medidas.

Una primera respuesta, la que espontáneamente se nos ocurre, la que en una primera instancia formularon los representantes del Gobierno, es que esta es la reacción argentina ante la autorización, otorgada por nuestro Gobierno, para el aumento de producción de la planta de UPM; esta es una primera línea interpretativa.

Una segunda línea interpretativa que también se ha esbozado –la he leído estos días en los medios de prensa– va por otro lado, y dice que esta es la consecuencia de la pertinaz negativa uruguaya a suscribir el acuerdo de transportes del Mercosur del año 2005. Desde el año 2005 nos venimos negando a firmar ese acuerdo de transporte marítimo del Mercosur, y esto sería un coletazo de esta actitud uruguaya.

Otra línea interpretativa –que también ha tenido espacio en la prensa en estos días y, por cierto, me parece bien que así haya sido– es la competencia con los puertos uruguayos. Sacar del juego a los puertos uruguayos es un objetivo político estratégico explícitamente declarado y reiterado por autoridades argentinas. Entonces, de lo que se trataría no es tanto de defender la reserva de carga por sí misma –como en la explicación anterior– sino de utilizar esa herramienta, ese instrumento para sacar del juego al puerto de Montevideo y también complicarle la vida al puerto de Nueva Palmira.

Me detengo en buscar estas explicaciones porque me parece que es muy importante entender qué es lo que ocurre y a qué se debe todo esto, ya que debe ser tenido en cuenta para definir nuestras respuestas. No se puede responder igual a la situación que se ha planteado si la explicación se debe a uno o a otro de estos factores.

También se puede decir –lo que nos parece más cercano a la verdad– que estos tres elementos han jugado un papel: la reacción ante la autorización para el aumento de producción de UPM, la reacción ante la negativa uruguaya de suscribir el acuerdo de transporte marítimo del Mercosur y también este objetivo político que las autoridades argentinas declaran explícitamente perseguir, que es lograr que las cargas argentinas salgan por puertos argentinos; con la Disposición n.° 1108 o de otra manera, pero ese es el objetivo.

Sobre estos criterios interpretativos voy a formular algunos breves comentarios. En primer lugar y con relación a la autorización del aumento de producción de UPM, en su momento compartí esa medida del Gobierno uruguayo; creo que el Gobierno dispuso lo que tenía que disponer. Tengo entendido que no todas las autoridades de Gobierno pensaron igual, que hubo opiniones distintas en el seno del Poder Ejecutivo, pero me parece que no tiene mayor interés ahora saber quién opinó a favor de qué. Lo cierto es que el Gobierno uruguayo, el Poder Ejecutivo tomó la decisión, a nuestro juicio correcta que, según creo, la enorme mayoría del país, más allá de partidos o alineamientos, respalda. Correspondía otorgar esa autorización para el aumento de producción de UPM. Eso se hizo, y bien hecho estuvo. Un país soberano no puede negar autorización a una empresa o a una persona para que desarrolle actividades admitidas por la Constitución y las leyes cuando se cumple con todos los requisitos para hacerlo, y mediatizar una decisión soberana de ese tipo al agrado o desagrado que ella pueda causar en otros países implicaría abdicar de potestades soberanas irrenunciables. El día que tengamos que ir a pedir permiso al Gobierno argentino para autorizar a los productores uruguayos a hacer esto o aquello, de acuerdo con nuestras leyes y con nuestra Constitución, habremos dejado de ser un país independiente y tendremos otra vez estatus de provincia. Así que bien hizo el Gobierno uruguayo en otorgar esa autorización.

Damos por descontado que no pasa por la cabeza de nadie admitir que esa decisión se ponga en tela de juicio, ir a negociar esa autorización ya concedida ni asumir ningún compromiso al respecto para el futuro. Todas las decisiones que haya que tomar sobre las autorizaciones que se den a UPM las tomará el Gobierno uruguayo según su leal saber y entender, pero

esas cosas no tenemos que consultarlas con nadie, son de resorte soberano del Uruguay.

En segundo término, en su momento también compartimos –porque nos pareció que fue acertada– la decisión de no firmar, en el año 2005, el acuerdo de transporte de cargas del Mercosur, porque allí venía esa reserva de carga que para Uruguay –prácticamente sin marina mercante propia, con honrosas excepciones, pero sin una flota mercante que merezca realmente ese nombre–, no tenía sentido establecer ya que de ello podrían resultar perjuicios para el régimen de un puerto libre que necesita de la mayor libertad, de la mayor amplitud para ofrecer los mejores servicios, esos que lo hacen competitivo. Además, se necesita dar al régimen que se establezca, seguridad y certeza jurídicas, lo que también cuenta cuando los agentes económicos eligen el lugar donde radicar sus actividades.

La seguridad jurídica es también importante y seguramente eso se tuvo en cuenta en el año 2005 para que Uruguay no firmara ese acuerdo. El problema es que esa negativa –reitero: a mi juicio justificada– en el año 2005 y seguramente también en los años inmediatamente posteriores, se mantuvo sin cambios hasta hoy. Uruguay permaneció estático, sin variar su posición, sin ofrecer contrapropuestas fiables, factibles, con miras a llegar a un acuerdo de transacción. Y no solamente esto, sino que, además, en el seno del Subgrupo de Trabajo n.° 5 Transportes, del Mercosur, fue reiteradamente intimado –quizás el término es un poco fuerte–, reiteradamente requerido para que aportara los fundamentos técnicos en respaldo de su negativa. En algún momento Uruguay dijo que iba a presentar estudios de impacto que la reserva de carga le significaría, pero luego no presentó esos estudios y se los reclamaron una y otra vez. Lo cierto es que el país nunca presentó, en el seno de ese Grupo de Trabajo, esos datos que tendrían que ser el respaldo de su actitud negativa y pertinaz.

Uno va leyendo las actas de este Subgrupo de Trabajo n.° 5 a través de los años y llega un momento en que nos produce una cierta sensación de incomodidad porque nos ponemos en el pellejo del representante uruguayo en ese Grupo y no debe haber sido nada fácil que, reunión tras reunión, se le reclamara por esos estudios de impacto que en algún momento se dijo que se iban a presentar y no se presentaron nunca.

Por ejemplo, en la reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del Mercosur de mayo de 2009, en Asunción del Paraguay, la delegación de Uruguay mantuvo su actitud negativa y dijo que aún no se había podido cuantificar el impacto que traería aparejada la aplicación de este convenio por no haber antecedentes y estadísticas al respecto. En el año 2009, Uruguay dice que no se puede pronunciar porque no ha podido cuantificar el impacto que esto tendría. Pasa el tiempo y vamos a ver que Uruguay sigue sin lograr la cuantificación de esos impactos y eso se nos reprocha ácidamente.

En la reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo de mayo de 2011 –dos años después de la reunión anterior– Uruguay no opina en materia de acuerdo multilateral de transporte marítimo y la delegación argentina nos recuerda que sigue pendiente la presentación de los estudios técnicos que permitan a las delegaciones analizar los efectos negativos que pudiera generar el proyecto de acuerdo a su política de servicios portuarios.

Luego toma la palabra la delegación de Paraguay y dice que la delegación de Uruguay ha prometido, desde la duodécima reunión de esta Comisión, la presentación de los estudios técnicos que demuestran los efectos que ocasionaría la inclusión de las cargas de transbordo en el ámbito de aplicación del acuerdo. Se refiere a estudios que deberían ser objeto de análisis conjunto por parte de las delegaciones en la Comisión de Especialistas que ha sido conformada para ese efecto. Siguió argumentado el delegado de Paraguay –según consta en el acta– que no se puede obviar un consenso de la mayoría de los Estados Parte respecto del proyecto, sin presentar formalmente los fundamentos técnicos que demuestren los argumentos esgrimidos por la delegación que no está de acuerdo con el proyecto de acuerdo.

La delegación de Uruguay dijo que el resultado del tratamiento de los puntos en esta reunión será comunicado a sus autoridades. ¡Qué incómodo se habrá sentido el delegado uruguayo! No sé quién fue, ni viene al caso, pero la situación es como para sentirse incómodo.

Vale la pena tener presente esto porque uno a veces piensa, tal vez por inercia, que Paraguay y Uruguay automáticamente coinciden en el Mercosur. Como son países pequeños en comparación con los demás, uno cree que hay una espontánea asociación de intereses. Bueno, queda claro que no es así. Paraguay no solamente firmó este acuerdo sino que nos dijo esto que acabo de decir con singular franqueza y, hasta diría, crudeza. Esto ilustra bien lo que digo en el sentido de que fuimos demorando el tratamiento de este tema en este Subgrupo n.° 5 del Mercosur y no solamente nos negamos a acordar sino que no produjimos lo que era exigible, es decir, los fundamentos técnicos de nuestra posición. Tenemos todo el derecho del mundo a seguir negándonos eternamente a aquello que no nos conviene pero hay un deber de buena fe en la negociación que obliga, por lo menos, a expresar esos fundamentos técnicos que se dice son el respaldo de la posición adoptada.

Posteriormente, hay otra reunión de este Subgrupo n.° 5 del Mercosur, celebrada en Buenos Aires, entre los días 13 y 15 de junio de 2012. Allí se establece que las delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay solicitaron a la delegación de Uruguay que tuviera a bien requerir de su Cancillería un nuevo análisis del proyecto de acuerdo, determinando los artículos en los que concuerda y aquellos en los que tiene diferencias, a fin de continuar con las deliberaciones en la próxima reunión de especialistas de transporte marítimo. Es decir que nos requieren una vez más –ya no sé cuántas van– la presentación de estos estudios.

En algún momento –es un dato menor; anecdótico, si se quiere, pero no me resisto a la tentación de aportarlo para pintar el ambiente en el que imagino transcurrieron estas reuniones–, la delegación argentina llegó a decir que si el impedimento para la realización de los estudios técnicos por parte de la República Oriental del Uruguay era de tipo financiero o técnico, podríamos recurrir al Comité de Cooperación Técnica del Mercosur a fin de requerir su asistencia para su elaboración. ¡Qué incómodo, reitero, tiene que haberse sentido el delegado uruguayo!

Estos antecedentes son insoslayables porque, a la luz de esto que acabamos de ver, la Disposición n.° 1108 tampoco fue un rayo en un cielo de verano. Hay todavía un antecedente más específico al respecto, un antecedente que no consta, por lo menos que yo sepa, en ningún documento, que no llegó a la prensa, pero que gente vinculada al quehacer marítimo y portuario me lo ha comunicado y creo que lo que me han dicho es cierto.

En el mes de agosto de 2010 el Gobierno argentino estuvo a punto de sancionar una disposición muy semejante, si no igual, a la que fue después la Disposición n.° 1108 de 2013. La noticia de que ello habría de ocurrir llegó a nuestro medio, y representantes del sector privado se pusieron en contacto con el Gobierno a través de la Cancillería, expresando su preocupación ante la noticia de esa medida cuya adopción parecía entonces inminente. Allí tuvo una actuación acertada y eficaz el señor Ministro Almagro quien, en una reunión celebrada con el Canciller Timerman, que estuvo de visita en Montevideo a fines de agosto de 2010, logró desactivar esa amenaza que se cernía sobre el Puerto de Montevideo.

En materia diplomática –no solo en esa materia pero sí con más frecuencia en ella que en otras– los éxitos no se pueden anunciar ni celebrar públicamente. Creo que esa gestión del señor Ministro fue un éxito, del que nos venimos a enterar ahora, que no pudo celebrar públicamente en su momento pero que merece que se lo anotemos en su haber. Así como a veces criticamos algunas actitudes, esto hay que señalarlo.

En definitiva, teníamos antecedentes de que esa negativa nuestra a aceptar la reserva de carga en beneficio de los Estados Parte del Mercosur, esa negativa nuestra incluso a aportar los fundamentos técnicos de la posición –esos estudios técnicos que la delegación argentina ofreció financiar si el problema era la plata–, en algún momento iba a tener consecuencias. Si en 2010 estuvo a punto de entrar en vigencia una resolución como la que fue después la Disposición n.° 1108, entiendo que el Gobierno tenía la obligación de tomar ese dato en cuenta y advertir que no podía mantener el rumbo indefinidamente, sin consecuencias. Debió haberse previsto que algo de esto, más o menos parecido, podía pasar. Esa previsión hubiese llevado a cambiar la estrategia adoptada en el seno de este Subgrupo de Trabajo n.° 5. La postergación o, como se ha dicho y he leído en la prensa, tirar la pelota para adelante funcionó bien hasta el 2010, pero a la vista estaba que no podía seguirse por ese camino porque desde agosto de ese año, como acabo de contar, sabíamos que teníamos la espada de Damocles sobre nuestras cabezas, la que estuvo a punto de caer. Solo ese hecho hubiese justificado un cambio en la estrategia que seguía Uruguay en ese Subgrupo de Trabajo del Mercosur. No lo hicimos, dejamos pasar la oportunidad, seguimos apostando a que nuestra actitud impasible de absoluta negativa a negociar nos diera buenos resultados.

Un día amanecimos con la Disposición n.° 1108, a la luz de la cual algunos dicen: "Hay que negociar con urgencia porque el Puerto ya perdió el 44 % de los movimientos de tránsito". Lo que ocurre, y no escapa a nadie, es que ir a negociar ahora, en estas condiciones, bajo presión, implica precisamente eso: ceder a la presión, sentando un pésimo precedente. Si después de esto vamos a sentarnos a una mesa de negociación, ¿qué conclusiones puede extraer un observador de esta situación? Cuando a Uruguay se le plantean argumentos racionales durante un montón de años –desde 2005 hasta 2013–, se mantiene tercamente en su negativa y ni siquiera aporta los fundamentos técnicos de su actitud, aunque se le piden más de una vez. Ahora si a Uruguay lo aprietan, lo presionan, lo ponen de rodillas –frase que alguna versión de prensa atribuyó al ingeniero Tettamanti–, entonces sí, ese lenguaje lo entiende porque es hijo del rigor: se sienta inmediatamente a negociar y concede bajo presión lo que no quiso conceder ni transar en la negociación. En esta situación hemos venido a quedar, señor Presidente, situación que no deja al país en posición airosa, por decir lo menos.

La otra línea interpretativa que queremos comentar es que esta medida, que tanto daño hace a nuestros puertos, responde a un objetivo declarado una y otra vez por autoridades argentinas, que es competir con el Puerto de Montevideo y con todos los puertos uruguayos, desplazarlos, ocupar su lugar. Ese desig-

nio, esa política ha tenido varias expresiones. Si uno busca en Internet declaraciones relativas al Puerto de La Plata, en la Provincia de Buenos Aires, encontrará declaraciones no solamente de la entidad que lo gestiona sino también de autoridades del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires que dicen abiertamente, con toda franqueza, que el propósito es competir con Montevideo y desplazarlo, para que el Puerto de La Plata sea el gran puerto del Río de la Plata. Por supuesto, esta aspiración y este propósito son perfectamente legítimos. Lo que ocurre es que debemos tenerlos en cuenta para no equivocarnos cuando apreciamos el propósito de las medidas que toma el país vecino. Están buscando este objetivo.

A este respecto, creo que ha sido particularmente claro y sincero –eso es algo que debe agradecerse siempre, por aquello de que el que avisa, no traiciona– el ingeniero Tettamanti, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina, quien concedió una entrevista al diario *El País*, que fue publicada el pasado jueves 23 de enero, en la que dice cosas que no tienen desperdicio. Él reafirma esa política argentina a la que vengo haciendo referencia.

Dice, por ejemplo, el ingeniero Tettamanti: "Fijar una política donde se proponga y se promueva que las exportaciones de un país salgan por los puertos del propio país es un principio elemental de soberanía".

Más adelante se le hace una pregunta al ingeniero Tettamanti, haciendo referencia a ese acuerdo de la reserva de carga que Uruguay venía gambeteando –si me permiten la expresión– y que ahora se le reclama perentoriamente, a la que responde: "Absolutamente, absolutamente". Es decir, sí, la carga argentina volvería al Puerto de Montevideo, pero agrega: "Más allá que también está claro que la Argentina va a hacer todos los esfuerzos para ir acompañando el extraordinario crecimiento que tuvo en esta década y tiene que aumentar la capacidad de sus puertos para absorber su carga. Pretendemos, más allá de todo tipo de acuerdo, que los puertos argentinos puedan tener la mayor capacidad para absorber la carga que genera la economía argentina". O sea, lo que está diciendo es: aunque mañana nos pongamos de acuerdo con Uruguay sobre el tema de la reserva de carga, nosotros reiteramos –lo volvemos a decir para que no haya dudas– que no nos apeamos de nuestra pretensión de que la carga argentina salga por puertos argentinos.

En otro pasaje de esta entrevista, dice el ingeniero Tettamanti: "Creemos que la carga argentina tiene que salir por Argentina, la carga que viene por el río Paraná se tiene que transbordar en el Paraná y la carga que generan las economías regionales tiene que ser transbordada por buques regionales. Son principios bastante claros. Con esos criterios hay un camino enorme para transitar de la mano".

Nadie puede llamarse a engaño si tiene presente estas declaraciones. Más allá de la regularidad jurídica de la Disposición n.° 1108 en el marco normativo del Mercosur –también preguntaremos a los representantes del Gobierno su opinión sobre este punto; seguramente, los Servicios del Ministerio de Relaciones Exteriores o, en fin, del Poder Ejecutivo, habrán estudiado el punto exhaustivamente y podrán informarnos al respecto–, está claro que este discurso del ingeniero Tettamanti, quien es una autoridad de importancia en su país, está absolutamente reñido con el espíritu del Mercosur, con todo el sentido de la integración. Es la negación de la integración. Con el criterio según el cual la carga argentina tiene que salir por puertos argentinos, también el mercado argentino debe reservarse a la producción argentina y los capitales argentinos deben ser invertidos en Argentina. Es la misma lógica. Ahora bien, como todos sabemos, eso choca de frente con el Tratado de Asunción y con toda la normativa del Mercosur. Sabemos que estas no son solo palabras; los hechos lo demuestran. Las restricciones comerciales se vienen dando desde hace tiempo y están en contra de todas las normas del libre comercio. Sin embargo, allí están, porque parece que ese criterio de que el mercado argentino es para la producción también se aplica; este pensamiento de nacionalismo económico a ultranza ya está en aplicación. Pero, ¡ojo! Tal vez, cuando hablo de nacionalismo económico me quedo corto, porque esto va un poco más allá. Advierta lo siguiente, señor Presidente: no se trata solo de que la carga argentina salga por puertos argentinos, sino también de que la carga que viene por el río Paraná tiene que transbordarse en el Paraná. Pero por el Paraná viene también la carga paraguaya. Las autoridades argentinas se han fijado como propósito y designio que la carga paraguaya transborde no donde los productores paraguayos entiendan que les resulta más conveniente, sino en el Paraná. Si traducimos esto a términos concretos, no se haría el transbordo, por ejemplo, en Nueva Palmira, sino en San Lorenzo, Rosario, u otros puertos argentinos, sobre el Paraná. Y esto también ya está en práctica. A nosotros nos parece muy bien que nuestras autoridades vayan a Paraguay y a Bolivia a buscar carga para nuestros puertos, pero sepan nuestros compatriotas que allá van a encontrar la competencia de Argentina, porque ellos también van por la carga paraguaya; lo dice con todas las letras el ingeniero Tettamanti. Esa es la magnitud de este desafío. Nos quieren dejar prácticamente fuera de juego en nombre de la defensa del interés nacional, pero en contra de todo lo que pueda ser el espíritu del Mercosur, que alguna vez existió pero que hoy, evidentemente, ya no permanece.

Quiero hacer otra precisión con respecto al nacionalismo portuario, porque tampoco es tan así. Según este criterio, cada uno tiene derecho a hacer lo que más le convenga y no se le puede exigir otra

cosa. Sin embargo, la Unasur resolvió que todos sus Estados Parte negaran el ingreso a sus puertos de los buques que enarbolan el pabellón británico de las islas Malvinas. Uruguay accedió a ejecutar esa decisión de la Unasur, lo cual nos ha costado unos cuantos millones de dólares, según algunas estimaciones, US$ 60:000.000 por año; hemos renunciado voluntariamente a esa operativa que existió durante años y que dejaba buenos dividendos. Entonces, resulta que en nombre del interés nacional se dice que las cargas argentinas deben salir por los puertos argentinos. Sin embargo, seguidamente, se apela a la solidaridad para que los puertos de los países integrantes de la Unasur no reciban esos barcos de las Malvinas, en virtud del diferendo político de notoriedad. En ese caso, no se aplica el principio del interés nacional, sino el principio de la solidaridad entre los Estados de América del Sur. Dos criterios distintos, según la conveniencia de Argentina en los dos casos. Es bueno tener esto presente, porque es así como están funcionando las cosas.

A esta altura, creo que tenemos que preguntarnos cómo hacer frente a esta situación que se ha planteado. Me parece que lo primero que debemos tener claro, para no engañarnos, para ver la realidad desagradable, áspera y dura como es, es que el solo hecho de sentarnos a negociar en estas condiciones, bajo presión, es hacer una concesión muy importante y sentar un mal precedente. Repito que nos están presionando desembozadamente. Lo que se espera es que aceptemos eso, que nos sentemos a negociar y que cedamos bajo presión lo que no quisimos negociar durante muchos años.

Ahora bien, si se va a negociar hay que tener presente que de ninguna manera esa eventual negociación podría limitarse a ceder lo que se nos exige. Habría que obtener a cambio la seguridad de que los transbordos no se verían afectados en el futuro de ninguna manera, ya sea directa o indirecta. Digo esto porque después de leer las expresiones del ingeniero Tettamanti, aun si logramos neutralizar de una manera u otra los efectos de la Disposición n.° 1108, ¿quién nos garantiza que en el día de mañana no aparezca una Resolución n.° 1109 o n.° 1110? Si el propósito declarado y reiterado es que las cargas argentinas salgan por puertos argentinos, que la mercadería que baja por el Paraná transborde en el Paraná, ¿quién nos garantiza que mañana no se adopten otras medidas –como todos sabemos, la imaginación de los gobernantes argentinos es muy fértil– que tengan efectos similares y que perjudiquen de una manera u otra los transbordos que se realizan en los puertos de nuestro país?

Más allá de las cláusulas de un hipotético acuerdo, sean cuales fueran, siempre nos va a quedar la duda de si se va a cumplir o no, porque a esta altura tampoco tenemos derecho a desconocer un hecho insoslayable: Argentina se arroga el derecho –por lo menos, frente a Uruguay– de no cumplir los acuerdos que firma. Podrá obligarse, en términos más o menos enérgicos o elocuentes, pero cuando llega la hora de la verdad, la razón de Estado se impone. Dirá el Tratado de Asunción lo que dice, consagrará su artículo 1.° el libre tránsito de bienes, servicios, capitales, etcétera, en el ámbito del Mercosur, pero cuando llega la hora de la verdad, las medidas proteccionistas se imponen con toda la dureza que quiera imponer el Gobierno argentino. Y después nos quedan, por supuesto, la reclamación, los tribunales arbitrales, la queja, y la denuncia ante los órganos del Mercosur, pero la realidad no cambia, y las empresas uruguayas, las de la industria de la vestimenta, por ejemplo, cierran. Y el Tratado de Asunción sigue estando ahí, vigente, pero las restricciones comerciales argentinas siguen. Así que si mañana aceptamos la reserva de carga, ¿quién nos garantiza que al otro día no se intente algún otro mecanismo para perjudicar los transbordos y el tránsito en el Puerto de Montevideo? No tenemos absolutamente ninguna garantía. Yo creo que esta es una lección amarga que hemos aprendido todos, y también el Gobierno, porque por algo dijo el señor Presidente tiempo atrás, que las buenas relaciones con Argentina son una misión imposible; por algo dijo el Canciller Almagro hace unos días, que con Argentina se pudrió todo; por algo las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas un día, y antes, las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas, habían dicho a los agentes económicos uruguayos: "Olvídense de Argentina". El Gobierno sabe que no hay expectativas que puedan depositarse con firmeza, ni mucho menos con certeza, en lo que tiene que ver con el resultado de estas negociaciones. Este es el panorama difícil y complejo que enfrentamos.

Y bien, señor Presidente, frente a esta situación, yo creo que tenemos que recordar, una vez más, las palabras del prócer: "Nada tenemos que esperar sino de nosotros mismos".

La carga va a venir al Puerto de Montevideo y al de Nueva Palmira si le conviene, si le sirve, no por la concesión graciosa de ningún Gobierno, ni el de Argentina ni el de ningún otro país. No serán las concesiones, los acuerdos políticos, ni mucho menos, señor Presidente, las afinidades ideológicas o personales, las que hagan que un día lleguen los barcos a nuestros puertos como antes lo hacían. Eso dependerá de la conveniencia, de la utilidad que signifique para la producción argentina, por ejemplo, operar a través del Puerto de Montevideo.

Por lo tanto, la tarea nuestra es fortalecer a nuestros Puertos de Montevideo y de Nueva Palmira; mejorar su eficiencia, su competitividad. Esa es la respuesta de fondo, la gran respuesta nacional que

tenemos que dar a este desafío que se nos plantea; un desafío, cuya magnitud –y recuerdo lo del principio– no podemos de ninguna manera minimizar ni soslayar, porque esto va contra la línea de flotación de los intereses portuarios del país. Y tenemos que dar una respuesta acorde a la magnitud de la amenaza.

Desde el punto de vista de la necesidad de fortalecer a los puertos uruguayos, no entiendo la decisión reciente de la Administración Nacional de Puertos de aumentar las tarifas en un 9 %. ¡No es momento de aumento de tarifas! Es momento de bajarlas o, por lo menos, de mantenerlas. Pero aumentarlas en este contexto, me resulta francamente incomprensible, porque las razones de tipo económico, contable y fiscal, no pueden tener incidencia en un tema de estos. Es aquí donde hay que apelar a todos los instrumentos de política económica que el Gobierno utiliza con tanta frecuencia en otros ámbitos y decir: "El Gobierno se hará cargo si a la ANP le hace falta un rubro para cumplir con sus obligaciones". En este momento, el aumento de las tarifas es contraindicado; por lo menos, habría que haberlas mantenido. Y más aún, el tarifario, la propia estructura de la tarifa de la Administración Nacional de Puertos, es anacrónica; hace que la mayor parte de su recaudación provenga de la carga, y eso no puede ser así. Hay otra forma de organizar la tarifa portuaria. Por supuesto que esto lo conocen los especialistas –no yo–, pero esas otras formas existen y son las que tenemos que buscar.

En el período pasado, cuando el ingeniero Puntigliano estuvo al frente de la ANP, hizo un estudio de costos de cada operación que cumple la Administración. Ese costeo es la base útil, necesaria, disponible hoy para el país para hacer una tarifa nueva, que distribuya los costos de la operativa portuaria de otra manera, y que no haga recaer ese peso sobre la carga que es lo que tenemos que atraer, y no lo que tenemos que gravar. A los que traen carga hay que darles la bienvenida y recibirlos con la alfombra roja y bajo palio, y si es posible no cobrarles nada. Estoy hablando de organizar la tarifa de otra manera, que sean las agencias marítimas, los buques, los operadores, que son los que usan las instalaciones del puerto, los que paguen, pero no la carga. Esta es otra línea para fortalecer nuestros puertos, y también, lo que en definitiva les da vida, que es el acceso de carga.

En esta misma línea de razonamiento, nos parece que la gran medida de fondo, la importante, es anunciar otra vez el propósito nacional de dragar el canal de acceso al puerto de Montevideo, y llevarlo a los catorce metros de profundidad. Eso es lo que le va a dar a nuestro puerto una gran ventaja en el Río de la Plata. Eso es lo que no pueden lograr los puertos de Buenos Aires ni de La Plata. Esa es la respuesta, cuya utilidad evidente quizás no podrá verse en el plazo inmediato, pero sí en el mediano y largo plazo. Esa es la medida que tenemos que tomar para dar a Montevideo el papel que tiene que tener en el Río de la Plata. No sabemos si existe en el Gobierno opinión formada a este respecto. Tenemos entendido que hay opiniones distintas, que algunos entienden que esto debe hacerse y otros que entienden lo contrario. Esta es una buena ocasión para que esto se aclare.

A nosotros nos parece que hay que llevar el canal de acceso a Montevideo a los catorce metros de profundidad, y hay que empezar ya con todas las diligencias que es preciso hacer –por ejemplo, en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata– para llegar a este resultado que es de la mayor importancia.

En este orden de ideas que señalamos sobre cómo fortalecer a nuestros puertos, nos parece necesario que nuestra Administración Nacional de Puertos entre en contacto directo con las casas matrices de las líneas de navegación transoceánicas que operan en Montevideo. Por supuesto que sabemos que tienen sus representantes locales que son personas idóneas, capaces y profesionales, pero nunca es lo mismo hablar con los representantes locales que con la casa matriz. Hay que ir a hablar con esa gente, en su propio lenguaje, y asegurarse de que van a seguir llegando al Puerto de Montevideo, porque, si como consecuencia de estas medidas argentinas que afectan las operaciones de tránsito, y las disminuyen tan significativamente como señalábamos al comienzo –44 % en el último trimestre con relación al anterior–, mañana deja de venir alguna línea de navegación, porque el Puerto de Montevideo deja de ser atractivo por razones económicas o comerciales, vamos a sentir el impacto; lo va a sentir todo el país porque vamos a estar afectando el funcionamiento de toda la logística que tiene su base en el Uruguay. Si llegan menos buques, traen menos carga; llevan y traen menos contenedores; no lo va a sentir solamente el Puerto; lo va a sentir la actividad económica nacional toda.

Entonces, hay que prevenir estas cosas; hay que ir a hablar cuanto antes con esas grandes líneas marítimas y saber cuáles son sus opiniones sobre la situación que atraviesa el Puerto de Montevideo, y de qué manera podemos asegurar que van a seguir viniendo; así vamos a estar asegurando nuestra independencia, el funcionamiento de ese Puerto, que es una de las claves de la existencia nacional.

Aplaudimos, en esta misma línea de razonamiento, la medida que ha tomado el Gobierno de ir a buscar clientes para nuestros puertos en Paraguay y Bolivia. Eso está muy bien; eso merece aplausos, especialmente cuando sabemos que los vecinos ya están buscando captar esas cargas, que vamos a competir con ellos, porque no solamente quieren las cargas argentinas sino las que se transportan por el Paraná.

Bien estuvo el Gobierno en levantar la cabeza y mirar hacia Paraguay y Bolivia.

Vamos a preguntar también a los señores Ministros qué medidas concretas se han tomado para lograr ese objetivo de captar más carga de Paraguay y de Bolivia.

En fin, señor Presidente, estas son las preocupaciones que queríamos exponer sobre este tema, que consideramos de la mayor importancia para el país.

Luego de escuchar la intervención de los señores Ministros, que posiblemente despeje por sí sola algunas de las dudas que nosotros tenemos, les haremos llegar –si corresponde, si es pertinente– las preguntas que hemos pensado para ellos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Muchas gracias señor Presidente.

De ninguna manera el Gobierno ha minimizado la situación. Siempre se ha puesto este tema alto en la agenda, y se han procurado las mejores soluciones. Prácticamente, hemos terminado cuatro años de gestión como Canciller y durante ese período este tema siempre ha estado presente. El miembro convocante, señor Senador Pasquet, se ha referido a negociaciones que hemos tenido que hacer en el año 2010, y las mismas continuaron en 2011, 2012 y 2013. En todo este tiempo estuvo pendiente esta decisión, la que hemos venido driblando, gambeteando, hasta fines del año pasado.

Obviamente, los temas se han abordado con la debida discreción. Hemos procurado que estas negociaciones tengan el mayor nivel de reserva posible. Hemos actuado con determinación y con definiciones claras, que nos permiten defender de la mejor manera el interés nacional.

El señor Legislador Pasquet ha hecho referencia a prioridades o no de negociación con la República Argentina. Uruguay ha priorizado los temas “puerto” y “navegación” prácticamente por sobre todos los demás asuntos que debía negociar con dicho país, por el valor estratégico, porque tienen una dimensión histórica muy antigua y muy profunda. Antes de que fuéramos país, desde que se fundó Montevideo y pertenecíamos al mismo Virreinato, ya había problemas de puertos entre Montevideo y Buenos Aires. Esos problemas han continuado hasta la fecha; la competencia por la carga y por la renta aduanera ha sido una constante, pero todos los temas de navegación son prioritarios y están sobre la mesa. La prioridad del dragado del río Uruguay, al igual que el dragado del canal Martín García o del puerto de Montevideo, oportunamente se han puesto sobre la mesa, para ir resolviéndolos.

Hemos avanzado mucho y hemos logrado resultados concretos en todos ellos. En cuanto al dragado del canal Martín García, los países volvieron a reafirmar su voluntad política de profundizarlo. Lograron acordar su mantenimiento y lo han hecho con una eficiencia reconocida, lo que ha permitido a nuestro país ahorrar importantes recursos. Este dragado tenía una licitación en curso; luego, diversas denuncias de prensa –estamos convencidos de que actuó con irresponsabilidad, especialmente algún medio que largó once o doce primeras planas– obligaron a judicializar estos procedimientos, primero a través del Tribunal de Cuentas y, después, con la denuncia que realizamos como Ministerio de Relaciones Exteriores ante la Justicia Penal. Obviamente, hasta que esta no se expida, no tiene sentido avanzar en esa licitación.

Por otro lado, los países hemos buscado una solución a ese tranque que ha tenido la licitación, en un acuerdo de ambas partes, que firmamos hace un año en la Asociación Española. Se trató de un intercambio de notas reversales para hacer el dragado por medios nacionales o los medios que los países pudiéramos procurarnos. Por esto, el año pasado, estuvimos abocados a la obtención de una draga de profundización, para comenzar esos trabajos en los que los dos países han estado de acuerdo.

En cuanto al dragado del Puerto de Montevideo, también lo hemos asumido como una responsabilidad, no solamente procurando diversificar mercados, obtener cargas de otros países sino también para su presentación en el marco de la Comisión Administradora del Río de la Plata, para su profundización. Hemos hecho el planteo en el mes de enero de este año, fundamentalmente de acuerdo con lo que establece el artículo 17 del Tratado del Río de la Plata, y hemos solicitado la profundización del canal de acceso al Puerto de Montevideo. Esperamos que estos trámites, que también han sido incluidos en el punteo que Uruguay entrega a Argentina para abordar en la mesa de diálogo, también tengan su solución práctica inmediatamente.

No hemos dejado ningún tema para atrás, y hay que enredarse mucho en las palabras para pensar que algunos de estos asuntos tan prioritarios para nosotros, en los que hemos puesto tanto ahínco, muchas veces, en esta misma Casa... Yo mismo me pregunté, a veces, en este lugar, si era el único que quería dragar el canal Martín García, porque parecía que todo el mundo le daba para atrás. Muchas veces tuve esa interrogante, porque en muy pocas ocasiones sentimos que éramos apoyados y que se

trabaja en consonancia con lo que desde el Gobierno veníamos planteando para solucionar los problemas. Por lo tanto, el tema de trasbordos siempre estuvo sobre la mesa, como un mal que debíamos evitar. Para nosotros, era un aspecto fundamental, con el que arrancamos muy temprano: prácticamente, a dos meses de asumir ya teníamos pendiente esta decisión que tenía para tomar el Gobierno argentino.

Avanzamos en esos temas y no dejamos de trabajar ni un solo minuto en este asunto de un acuerdo alternativo al acuerdo multilateral de cargas. Todos los años, Uruguay planteó en el SGT 5 que no iba a firmar ese acuerdo, porque afectaba directamente los intereses de Uruguay. Se hizo un estudio de impacto, entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Cancillería. Y no se presentó el informe sino los resultados, en reunión, que es más de lo que ningún país ha tenido que hacer, jamás, para justificar su posición en el Mercosur. ¿Por qué? Porque era un tema importante y estratégico para el Uruguay; presentó los resultados de ese estudio de impacto sobre el Puerto de Montevideo y el que tendría el acuerdo multilateral de cargas. Abrimos un camino del medio: dijimos que no firmaríamos ese acuerdo pero sí otro que pudiéramos negociar, y que estábamos abiertos a esa negociación. Incluso, ese tema salió del SGT 5 y pasó al Grupo Mercado Común, donde volvió a ser planteada en forma reiterada por nuestra delegación la necesidad de la negociación de un nuevo acuerdo multilateral de cargas del Mercosur.

También abrimos el marco de negociación bilateral con la República Argentina, para abordar este tema, en diciembre de 2012. Acá está mi querido amigo, el señor Legislador Roberto Conde, anterior Subsecretario de Relaciones Exteriores, que fue quien negoció, en el marco del dragado, también comenzar las discusiones para un acuerdo bilateral de transporte marítimo con la República Argentina. Era el tercer punto de una minuta negociada por el entonces Subsecretario Roberto Conde. Luego, el Subsecretario Luis Porto abordó nuevamente el tema de los trasbordos en todas las negociaciones que mantuvo con el Viceministro Zuaín, en la República Argentina y en Uruguay. O sea que ha sido un tema permanente en la negociación y en muchas de estas reuniones. La República Argentina se había comprometido a no tomar una decisión unilateral al respecto. Yo he hablado de la "lógica UPM". Curiosamente, como dijo nuestro Presidente, luego de la decisión de aumentar la producción de UPM –que fue apoyada por todo el sistema político uruguayo y la opinión pública–, se empezó a dar una serie de decisiones argentinas. Una fue comenzar a aplicar una decisión tomada en 2010 sobre la visa de los artistas y la otra fue, precisamente, la Disposición n.° 1108, sobre los trasbordos.

Nosotros respondimos inmediatamente a esa decisión argentina con una carta dirigida a mi contraparte, el Canciller Timerman. También respondimos en el SGT 5 y en todas las instancias del Mercosur que correspondía. Hemos hecho también las evaluaciones para ir por el sistema de solución de controversias del Mercosur, y no solamente eso, hicimos un planteamiento concreto ante la República Argentina acerca de un acuerdo de transporte marítimo muy semejante al que tiene firmado con Brasil, que recoge las principales iniciativas que el sector privado nos hiciera llegar. Por lo tanto, en cada uno de estos asuntos, anterior y posteriormente, el trabajo ha sido intenso, práctico, y ha tenido solución concreta durante mucho tiempo; ahora empezamos a abordar soluciones definitivas. Esas soluciones definitivas se empiezan a abordar a partir de la reunión que mantienen los Presidentes José Mujica y Cristina Fernández de Kirchner en La Habana, quienes han aceptado una propuesta que realizáramos al Canciller Timerman el 1.° de diciembre del año pasado que tiene que ver con la creación de una mesa de diálogo. Esa mesa estará basada en un punteo de temas que estamos intercambiando los Cancilleres. Se siguen abordando también otros asuntos –que no van a quedar para atrás en esa discusión– que tienen que ver con los convoyes de barcazas, con la visa de los artistas y con las propias declaraciones juradas que han dificultado condiciones de acceso a mercados en la República Argentina. A veces se puede discutir si esto tiene la lógica UPM, la no firma del acuerdo multilateral de cargas o alguna otra razón esotérica. Lo que sabemos es que todo empezó a pasar después del aumento de producción de UPM y esas no son casualidades en materia de política exterior. Probablemente, si hubiéramos firmado el acuerdo multilateral de cargas, tampoco hubiéramos resuelto esa situación porque cómo se desencadenaba ese acuerdo y a lo que apuntaba, no nos hubiera dado la solución. Proponer en el SGT 5 y en el GMC la discusión de un nuevo acuerdo multilateral de cargas del Mercosur apunta esencialmente a rescatar los trasbordos para el Puerto de Montevideo; eso es lo que en definitiva ha hecho más difícil tanto la negociación bilateral como la negociación en el marco del Mercosur. A veces, el camino del medio tampoco es fácil; hay que negociar mucho, discutir mucho, pelear mucho.

Por otra parte, reaccionamos inmediatamente ante algunas cosas. Las declaraciones del Director de Vías Navegables, Horacio Tettamanti, se hicieron públicas en ocasión de la visita a nuestro país del Canciller Timerman para atender una reunión de Estados Parte de la Convención de Derechos Humanos en Montevideo. Hicimos el planteo formal al Canciller Timerman en cuanto a que declaraciones como las que había realizado Tettamanti acerca de poner de rodillas a Uruguay y a Paraguay no eran admisibles y reaccionábamos ante eso. Al día siguiente, surgió

el desmentido del Director de Vías Navegables, y en este expresa la estrategia; estrategia que nos preocupa porque no solamente nos movemos con carga argentina sino también con cargas de otros países de la región, fundamentalmente Paraguay. Consideramos que la afirmación de que la carga que baja por el Paraná debe salir por puertos argentinos es inadmisible, es violatoria de todos los acuerdos del Mercosur y de la normativa vigente entre los países, como expresaré luego fundamentando técnica y jurídicamente estos asuntos.

La prohibición de ingreso con pabellón Malvinas al puerto de Montevideo no ha significado una pérdida. Considero que es mejor que esas cifras las brinden el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos. Obviamente, a todos los barcos les quedó la opción de hacer los cambios de pabellón que generalmente realizan previo al ingreso y salida del puerto de Montevideo. Eso es algo que quedó zanjado con una solución práctica, preservando las formas y respetando las disposiciones de Unasur. Esa resolución de Unasur es muy cara, muy cercana a nuestros principios contrarios al colonialismo, al imperialismo, a posesiones coloniales en nuestra América Latina. Nosotros, obviamente, por una cuestión de principios, apoyamos esa resolución, pero también por una cuestión de interés nacional subyacente, porque si no hubiéramos apoyado esa resolución de Unasur hubiéramos adelantado muchísimo el tiempo de la Disposición n.º 1108 y su aplicación práctica e inmediata. Así que actuamos con el interés nacional muy claro en lo que debíamos hacer y lo que era mejor para el país en ese caso.

Vamos a continuar nuestro trabajo para fortalecer el puerto de Montevideo, que para nosotros es fundamental. También es fundamental, en términos absolutamente prioritarios, el dragado del río Uruguay. Hemos avanzado en esos dos aspectos. En lo que tiene que ver con el dragado del río Uruguay, se ha hecho una licitación y estudios, y tenemos claro lo que hay que dragar, dónde, cómo, y cuánto va a costar. Los dos países están listos hoy para poner una draga de profundización en el río Uruguay, como están listos también para poner una draga de profundización en Martín García, si logramos levantar el "switch" político que ha enlentecido estas cosas, casualmente después del aumento de producción de UPM, algo apoyado por todos los aquí presentes como ha dicho el señor Senador Pasquet. Esto se enlenteció, se trancó y en dos meses fue quedando en suspenso.

Hemos tenido una visión de negociación con la República Argentina a fin de avanzar en cada una de estas materias, sin entregar soberanía e interés nacional. El 2 de junio de 2010 abrimos en Anchorena todos los asuntos relativos a la navegación y a los puertos para abordarlos. Lamentablemente, la política de avanzar sin entregar soberanía e interés nacional no siempre fue cabalmente comprendida por el sistema político, inclusive, por el sistema empresarial. Hubo muchos que estaban bien gracias a estas gestiones que se hacían reservadamente para destrabar declaraciones juradas, para ir avanzando en los asuntos portuarios y de navegación, para evitar resoluciones y decisiones como la n.º 1108. Había mucha gente que estaba bien, muchos empresarios que estaban bien, muchas empresas, y parece que no lo sabían. Nuestra visión siempre fue negociar, negociar, y negociar de nuevo. Cuando la negociación no funcionaba porque se nos pedía algo que era inadmisible para nosotros, se cortaba, se congelaba y se volvía a empezar. No solamente contaba lo que se había logrado en las negociaciones con la República Argentina sino también lo que se había evitado, como bien señalaba el señor Senador Pasquet. Se ha procurado en cada una de nuestras decisiones brindar al país desde lo jurídico, desde lo político. Nuestras negociaciones comprendieron instancias bilaterales que tenían que ver con la comisión de comercio que crearan los Presidentes, que servía para eliminar las trabas comerciales, algo que hizo que la caída de exportaciones a la Argentina fuera menor que la que ha afectado a los países vecinos y a países de otras regiones, sin dejar de reconocer, como siempre lo hemos hecho, que el Mercosur ha sido la principal región afectada comercialmente por las medidas argentinas.

También en la CARU, en la CARP y en el Frente Marítimo se han hecho negociaciones intensas con respecto a temas de dragado, de puertos y de proyectos productivos. Los resultados de ellas son de conocimiento de ustedes, y en función de ello se han dado otros casos que se concretaron. En lo que tiene que ver con el Río de la Plata, ustedes recordarán la instalación de la planta de Montes del Plata, que nos obligó a hacer una visita a la República Argentina –un 5 o 6 de enero– para resolver los temas pendientes que pudiera haber en el marco de la CARP, y explicar los temas de navegación y destrabar ese asunto para la instalación del proyecto en Conchillas, como se realizó.

En el Mercosur hemos abordado –porque formalmente siempre corresponde, sin perjuicio de que podamos solucionar esos temas más rápidamente por fuera– los temas comerciales y de los puertos. Siempre hemos procurado abrir la negociación y continuar diversificando los temas de carga y los comerciales. En ese sentido, recientemente hemos escuchado alternativas y posibilidades de negociación con Argentina, como diversificar relaciones y profundizar la relación con Brasil y también con la Unión Europea, con Asia y con Estados Unidos. Estas son cosas que hemos hecho en este tiempo. Hemos relanzado las negociaciones entre el Mercosur y la Unión Europea. Estamos a milímetros de intercambiar ofertas con los

dos bloques, lo que va a ser un paso muy importante para nuestro país, tan vilmente afectado por la cancelación del SGP por ser un país de renta media alta. Imaginen lo que diríamos acá, si en algún otro lado nos cortaran las exportaciones porque pasamos a ser país de renta media alta.

En la Barra está nuestro querido amigo, el señor Embajador de Colombia, que conoce los impulsos que hemos dado a las negociaciones del ACE 58 y del ACE 59, y también las de acercamiento a los países de la Alianza del Pacífico con el fin de profundizar acuerdos comerciales concretos, firmes y fuertes, que nos permitan continuar diversificando exportaciones, inclusive, en esta misma región. ¡Y ni qué hablar de Asia!, que se ha transformado en el principal mercado de nuestras exportaciones, como muestran las estadísticas. También hay que señalar el caso de China, las habilitaciones que hemos logrado en Corea y lo que hemos avanzado en Japón. En Estados Unidos hemos resuelto habilitaciones pendientes desde hace muchos años. Hemos resuelto temas comerciales, de logística y hemos diversificado con todo el mundo a la vez que hemos profundizado integración. Obviamente, todavía queda trabajo por concretar.

También hemos trabajado en los temas de puerto y de trasbordos. Las propuestas que hemos puesto sobre la mesa se hicieron para brindar al país efectos económicos, para resolver los efectos colaterales de esa decisión sobre trasbordos, luego de no haber podido evitar más tiempo. En cada uno de estos casos hemos recibido una respuesta inmediata, tanto en los planteos bilaterales como en los regionales. Y no hemos descartado nunca planteos ulteriores en las instancias que correspondan a la Organización Mundial del Comercio, y tampoco los estudios que acompañan cada una de estas decisiones.

Querríamos expresar que, obviamente, hemos realizado análisis sobre la Disposición n.º 1108/2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina. Para nosotros, en una primera evaluación y en ulteriores estudios jurídicos, se entiende que el Protocolo de Comercio de Servicios del Mercosur se aplica a la Disposición, en tanto esta es una medida adoptada por un Estado Parte que afecta al comercio de servicios en el Mercosur; es una medida adoptada por el Gobierno central de la República Argentina, relativa a la prestación de un servicio, a su compra, pago y utilización. El servicio en cuestión está alcanzado por el Protocolo, dado que los únicos servicios exceptuados son aquellos prestados en el ejercicio de las facultades gubernamentales.

La definición de comercio y de servicios en el Mercosur incluye la prestación de un servicio en el territorio de un Estado Parte –en este caso sería Uruguay– a un consumidor de servicios de cualquier otro Estado Parte, en este caso, Argentina o Brasil.

Obviamente, nos correspondía identificar los compromisos violados por la Disposición. Se entiende que la Disposición viola el artículo 3.° del Protocolo, que consagra la obligación de otorgar, en forma inmediata e incondicional, trato a la nación más favorecida con respecto a las medidas abarcadas por el Protocolo. Esto es: otorgar a los servicios y a sus prestadores de otro Estado Parte un trato no menos favorable que el concedido a los servicios similares y a sus prestadores de otros Estados Parte o de terceros países. Esta obligación es de aplicación general, con independencia de los compromisos asumidos específicamente por cada uno de los Estados Parte, con la única excepción de lo que voy a decir ahora. El Anexo del Protocolo del Mercosur sobre comercio y el servicio del Mercosur, que establece disposiciones específicas sectoriales para los servicios de transporte terrestre y por agua, prevé que las disposiciones del referido Protocolo no se aplicarán temporariamente a cada uno de los acuerdos bilaterales de transporte que estuvieran en vigor, o se hubieran firmado antes de la entrada en vigencia del Protocolo. Tampoco se afectan inicialmente los acuerdos multilaterales bajo determinadas condiciones. Argentina no ha asumido compromisos específicos adicionales a los de este Anexo en los servicios en cuestión.

El acuerdo bilateral sobre transporte marítimo entre Argentina y Brasil, firmado en 1985 –países que firmaron un Tratado que está vigente–, establece en el artículo 3.1 que las mercaderías originadas en puertos brasileños y destinadas a puertos argentinos, y viceversa, serán obligatoriamente transportadas en buques de bandera nacional, de las partes contratantes, con participación en partes iguales de la totalidad de los fletes generados. De todos modos, la violación mencionada ocurre aun aceptando que los contenidos del acuerdo bilateral puedan justificar una restricción de los trasbordos en puertos uruguayos. En efecto, la disposición va más allá de lo que el acuerdo bilateral habilitaría, ya que no se limita únicamente a las cargas originadas en puertos argentinos y destinadas a puertos brasileños, sino que aplica a cualquier carga originada en puertos argentinos. Precisamente, el daño a la actividad portuaria en Uruguay resultaría principalmente en la imposibilidad de trasbordar cargas originadas en puertos argentinos y destinadas a puertos fuera del Mercosur. Concretamente, la violación consiste en que la disposición supone un trato más favorable a servicios y prestadores de servicios de Brasil y de terceros países con respecto a servicios y prestadores de servicios en Uruguay, en los casos de cargas originadas en puertos argentinos y destinadas hacia fuera del Mercosur.

En teoría, la Disposición podría hacerse compatible con la normativa Mercosur, si previera su aplicación, sin perjuicio de los compromisos asumidos en el Protocolo. En tal caso, la disposición estaría impidiendo los trasbordos en Uruguay de cargas originadas en Argentina, cuando los consumidores de los servicios relacionados sean empresas de terceros países. No es claro que esto sea factible en la práctica. Esta Disposición es, indudablemente, una agresión directa a Uruguay, ya que no tiene otro objetivo que afectar a los puertos uruguayos, en particular el de Montevideo. Discrimina exclusivamente a los servicios y a los prestadores de servicios uruguayos. La disposición no contribuye al objetivo habitualmente declarado por Argentina y perjudica a los exportadores argentinos, al tiempo que cabe esperar que la mayoría de los transbordos pasen a hacerse en puertos brasileños y no en el de Buenos Aires. A este respecto, cabe mencionar que la Cámara de Exportadores de la República Argentina solicitó la urgente suspensión de la disposición al Ministro Randazzo, según un comunicado de prensa de 31 de octubre de 2013.

Es de interés de Uruguay –siempre lo ha sido– concretar un acuerdo multilateral de transporte marítimo en el Mercosur. Esto permitirá consolidar un marco jurídico regional en una materia de gran relevancia para la inserción internacional y el desarrollo de Uruguay. Lo anterior en ningún modo contradice la oposición al respectivo proyecto de acuerdo aprobado en marzo de 2005 en ausencia de la delegación uruguaya, por ser altamente inconveniente para el desarrollo de la actividad logística en el territorio nacional.

El principal problema del proyecto es que prevé una reserva de carga que implica que el transporte marítimo entre países del Mercosur sea realizado únicamente por buques con bandera de los países miembros. Esto incluye tráfico marítimo dentro del Mercosur para carga con origen y destino en países miembros, tráfico internacional del Río de la Plata Argentina-Uruguay, transporte en barcazas entre países miembros, *feeder* y transbordos con origen y destino en otros países. El proyecto no solo no beneficia a Uruguay, sino que lo perjudica. Que las cargas puedan ser transportadas por barcos de terceras banderas aumenta la oferta, reduce el costo de los fletes y permite al puerto de Montevideo ser concentrador.

En la actualidad, se suele cobrar un solo flete de origen a destino, ya que los *feeder* suelen ser de propiedad o charteados por las navieras que traen las cargas desde el norte o desde el este. Bajo el acuerdo, se cobrarían dos fletes, y además, habría un estímulo para transportar directamente los contenedores, lo que tiene como contrapartida la disminución de los tránsitos y, en consecuencia, un perjuicio para el puerto de Montevideo. Dado que los tráficos de cabotaje siguen siendo de exclusividad de cada país, no habría incentivo para invertir en un buque con bandera uruguaya, ya que estaría excluido del cabotaje brasileño y argentino, y obviamente, también de la Hidrovía.

En la reunión del Subgrupo de Trabajo n.° 5, que no contó con la participación de los representantes de Argentina ni de Paraguay, que en ese momento no asistía a reuniones del Mercosur, la delegación uruguaya reiteró su total disposición a negociar un nuevo acuerdo multilateral de transporte marítimo que atienda las necesidades de desarrollo de todos los Estados Parte. Asimismo, se presentaron las conclusiones de un estudio del impacto que tendría la aplicación del proyecto de acuerdo que fuera contratado oportunamente por el Gobierno uruguayo. Las delegaciones de Brasil y Venezuela se mostraron proclives a apoyar la negociación de un nuevo acuerdo, definición que, obviamente, deberá ser adoptada por todos los Estados Parte.

Nosotros entendemos que la disposición que refiere a los convoyes de barcazas no respeta la normativa de integración vigente entre los dos países. En el artículo 1.°, dice: "Establecer las dimensiones máximas de los convoyes por empuje, cualquiera sea su bandera, para navegar por los tramos de los ríos de jurisdicción nacional, que se especifican en el artículo 2.° de la presente disposición".

A su vez, el artículo 2.° establece: "Determinar, en lo que es de competencia de esta Dirección, las máximas dimensiones que podrán poseer los convoyes por empuje para navegar por los siguientes ríos y vías alternativas: tramos completos de los ríos Paraná Guazú, río Paraná Bravo y Pasaje Talavera: Dimensiones máximas del convoy, incluido el remolcador: Largo total = 236 m (doscientos treinta y seis metros). Ancho total = 50 m (cincuenta metros)". Respecto a las condiciones que impone esta disposición, debemos tener presente que dicho tramo es el objeto del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (puerto de Cácerespuerto de Nueva Palmira), de 1992.

Lo expresado anteriormente nos obliga a realizar unas breves consideraciones acerca del referido Tratado y su incidencia en dicha cuestión. Los Estados Parte del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná son: República Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, República Federativa del Brasil, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay. El objetivo y el alcance del Acuerdo se encuentran establecidos en el Capítulo I: "Artículo 1.- El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (puerto de Cácerespuerto de Nueva Palmira), en adelante "la Hidro-

vía" en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar. Artículo 2. La Hidrovía comprende los ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el canal Tamengo, afluente del río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil. Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía".

De conformidad con el artículo 22 del acuerdo, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía es el órgano político del Tratado de la cuenca del Plata y aprobó el Reglamento Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes. El artículo 1.° dispone: "El presente Reglamento es de aplicación a la navegación de remolque en convoy en las condiciones actuales de la Hidrovía Paraguay-Paraná, puerto Cáceres-puerto Nueva Palmira, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura del río Paraná y el canal Tamengo". A su vez, el artículo 2.° establece las dimensiones: Categoría A, 290 m de eslora y 50 m de manga, y Categoría B, 180 m de eslora y 37,50 m. Esta distinción obedece a los remolcadores con radar y sin radar.

Si se compara el Reglamento aprobado por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía y el acto unilateral dictado por la República Argentina, surge que este no se adecua al Reglamento al imponer –reitero: de manera unilateral– condiciones más restrictivas que lo establecido por el órgano internacional, de lo que derivaría la ilegitimidad del mismo. Es del caso analizar la situación del Reglamento que contiene el Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Al respecto cabe precisar, según lo informado por la Secretaría de la delegación uruguaya ante el CIH, que una vez aprobado el Reglamento, se protocolizó ante Aladi como acuerdo de alcance parcial. Se encuentra vigente para Bolivia, Brasil y Uruguay, mientras que Argentina y Paraguay no lo han internalizado. No obstante, esto no deja a Argentina fuera del acuerdo, porque, conforme con el artículo 18 de la Convención de Viena que refiere al derecho de los tratados, "Un Estado deberá abstenerse de actos en virtud de los cuales se frustren el objeto y el fin de un tratado: a) si ha firmado el tratado o ha canjeado instrumentos que constituyen el tratado a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, mientras no haya manifestado su intención de no llegar a ser parte en el tratado; o b) si ha manifestado su conocimiento en obligaciones por el tratado, durante el período que preceda a la entrada en vigor del mismo y siempre que esta no se retarde indebidamente".

Cabe destacar que sobre el punto en cuestión la Corte Internacional de Justicia se ha pronunciado en diversas sentencias.

Por lo que señalé, se entiende que, aun asumiendo que la República Argentina no ha internalizado el acto dictado por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, la resolución de la Prefectura Naval Argentina es un acto ilegítimo por su falta de adecuación al derecho internacional.

Estos son los fundamentos técnicos y jurídicos que hemos planteado a la República Argentina y que hoy nos llevan a la mesa de diálogo. En esa mesa de negociación, Uruguay no va a actuar en contra del interés nacional, sino en su defensa y protegiéndolo, al igual que lo hizo desde 2010 a 2013, eludiendo esa normativa, que estuvo siempre pendiente de aprobación en la República Argentina, y que la lógica de UPM nos ha llevado a tener que lidiar con ella en los hechos. Esa lógica de UPM es algo que hemos aceptado todos, es una decisión que el país tomó soberanamente y en ningún punto hay marco para ir para atrás, ni remotamente ni de casualidad.

Obviamente, queda muchísima documentación por delante respecto al dragado del puerto de Montevideo, del río Uruguay, de Martín García y otros temas de navegación y puertos, incluido el de Nueva Palmira. Creo que hemos atacado cada uno de los puntos expresados por el señor Legislador Pasquet y los hemos aclarado conforme al conocimiento técnico y la profesionalidad que ha caracterizado al equipo de trabajo de la Cancillería, así como la interinstitucionalidad de nuestro Gobierno en todo este tiempo.

Los datos técnicos del funcionamiento de los puertos y de los canales son competencia de mi querido amigo Enrique Pintado, por lo que corresponde que haga uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: me parece importante que se haya planteado este tema en régimen de Comisión General, porque si se analiza con el tono con que lo venimos haciendo, entenderemos por qué el Estado debe tomar los mejores recaudos y acciones no solamente para defender los intereses nacionales, sino también para mejorar las circunstancias en la región.

En ese sentido, quiero dejar constancia de que, con la Cancillería, en particular, con el Canciller Almagro, hemos actuado conjuntamente, sin duda, cada uno en su esfera de trabajo. Es decir, cada una de nuestras iniciativas, que tiende a cumplir los objetivos, siempre fue consultada, no solo con el Presidente de la República, como es obvio, sino también con el Canciller. Por lo tanto, todas las acciones que el Ministerio llevó adelante para defender nuestros objetivos prioritarios fueron conocidas y aprobadas por el Canciller Almagro, particularmente, las que refieren a nuestra acción fuera de fronteras.

Quisiera partir de algunas coincidencias. La única política de Estado que han suscrito partidos políticos, empresarios y trabajadores es la de desarrollar el Uruguay logístico hacia el 2030, es decir, hacer de nuestro país un gran centro de distribución de mercancías y personas de la región al mundo y viceversa. Por eso, en estos cinco años, el Ministerio se propuso el objetivo de asegurar una adecuada conectividad entre las unidades de producción de bienes y servicios y las terminales de entrada y salida de esa producción. Entonces, la primera prioridad para hacer realidad el objetivo del plan quinquenal es ampliar la oferta portuaria y mejorar la accesibilidad a los puertos. Esto ha implicado que tanto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tiene capacidad regulatoria, que, inclusive, administra algunos puertos comerciales muy mínimamente y la Administración Nacional de Puertos, trabajen en pos de esos objetivos, desarrollando todo un sistema.

Cabe destacar que acá la discusión se centró en los puertos de Montevideo y Nueva Palmira; es un gran error, dado que hace varios años que estamos construyendo un sistema nacional de puertos, que implicó pasar algunos puertos comerciales del litoral del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la Administración Nacional de Puertos y la reciente rehabilitación del puerto de La Paloma. Es decir, hay que concebir el sistema de puertos, no ya solo recostado sobre la República Argentina, que terminaba en el puerto de Montevideo, sino en uno que se extiende hacia Brasil, por el puerto de La Paloma.

En ese sentido, debemos sumar las acciones que está desarrollando nuestro Subsecretario, el ingeniero Pablo Genta, en la Comisión Bilateral con Brasil, tratando de negociar el acuerdo para desarrollar la Hidrovía Uruguay-Brasil, lo que implicará la instalación de terminales portuarias en esas zonas. Además, debemos tener en cuenta la construcción del puerto de aguas profundas, que creo que será la acción de mayor impacto en la región, que también tiene al Ministerio –ahora se incorporó la Administración Nacional de Puertos– como uno de los protagonistas para que esta obra, que representará un impacto concreto en las infraestructuras del país y de la región, continúe desarrollándose.

Como dijo el Canciller, la diversificación de destinos y actividades en la operativa portuaria es fundamental, y para ello, hemos desarrollado una política agresiva con terminales multipropósito, para no depender de un solo cliente ni de una sola actividad. Uruguay cometió esos errores en el pasado, y, en algunos casos, disminuyó la actividad y afectó la operativa portuaria, por ejemplo, en el puerto de La Paloma, que dependía solamente de la pesca. También sabemos que depender de un solo cliente no es bueno.

Entonces, cumplir esos objetivos requiere, como principio mínimo, mantener y aumentar la conectividad en Uruguay para lograr esa diversificación y actuar sobre la realidad cuando es alterada, modificada o amenazada. En ese sentido, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, conjuntamente con la Administración Nacional de Puertos, ha tenido una actitud ofensiva. Con el objetivo de aumentar la cartera de clientes, se desarrolló una misión público-privada de la Administración Nacional de Puertos en Paraguay, antes de que Argentina implementara sus medidas. Quiere decir que estas acciones son independientes de las decisiones que los jugadores del Mercosur tomaron en su momento defendiendo lo que consideran sus intereses y están motivadas por la defensa del interés nacional y de los objetivos que señalamos.

Luego de que Argentina adoptara estas medidas, se realizó una acción más oficial, reforzada con nuestra participación junto con el Presidente de la ANP, con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y con el Presidente de la República del Paraguay, para hacer ciertos ofrecimientos de conectividad vinculados con el puerto de aguas profundas y con lo que se podría llamar la "contenerización" de la carga. Se trabajó pensando particularmente en la soja y en contenedores refrigerados, atentos al aumento de la producción de carne de Paraguay, para que pudieran captarlos nuestras terminales portuarias.

En esa segunda misión, fuimos a responder a los planteos de Paraguay y a recibir respuestas que, por suerte, en todos los casos, fueron favorables, lo que nos permite visualizar algunas realidades, no como una respuesta a las medidas que se tomaron, sino como una acción más para cumplir los objetivos y que, lamentablemente, terminaron siendo una respuesta a algunas medidas tomadas.

Si bien en 2013 Nueva Palmira operó con un incremento de 1:267.000 toneladas movilizadas, no nos quedamos conformes y estamos atentos a lo que señalaba quien planteó las interrogantes en el sentido de algunas limitaciones que podrían operar en los costos, los tiempos, el tamaño de los convoyes, para

que Uruguay vaya resolviendo qué medidas tomar, a la luz de que, con las profundidades actuales, sin necesidad de llegar a los 14 metros, los barcos portacontenedores que hay ahora cargan mucho más. Esto nos quedó muy claro cuando, acompañando al Presidente de República y al Presidente de la Administración Nacional de Puertos en Hamburgo, nos reunimos con representantes de la empresa Hamburg Süd, uno de los operadores de contenedores destacados del mundo. Los auscultamos para saber si el puerto de aguas profundas podría, para el caso de los contenedores, representar algún aporte especial. Por supuesto, no lo descartaron, pero señalaron que la estrategia de los armadores, que impulsaban los propietarios de contenedores, era aumentar la capacidad de las embarcaciones, manteniendo las profundidades actuales, que están en el orden de los trece metros, y por eso se dan estos fenómenos de más contenedores para la misma profundidad.

Al llegar estos buques que son más grandes, debemos tener más clientes. En ese sentido, hay un beneficio indirecto sobre nuestras cargas, porque en la medida en que hay más clientes, el flete se abarata. Esto significa que tenemos que dar mayor conectividad a nuestros clientes. Esta es una de las cosas que fuimos a ofrecer a Paraguay.

Concomitantemente, la ANP ha estimulado el desarrollo de una línea de un buque de contenedores que va a conectar Montevideo con Paysandú. Este impulso importante tiene que ver con la estrategia de captar las cargas refrigeradas de Paraguay y la "contenerización" de la soja. También este país está incrementando su producción de soja en niveles récord.

¿Cuál es la idea básica de lo que queremos ofrecer? Que los camiones lleguen a Paysandú y que el buque de contenedores los traslade al Puerto de Montevideo, desarrollando el transporte multimodal, o una alternativa simultánea en Puntas de Sayago, ofreciendo espacio para que los camiones con contenedores del Paraguay puedan venir hasta allí y cargar en el puerto uruguayo.

Sinceramente, creo que Paraguay no nos va a resolver los potenciales descensos que tengamos con Argentina; por eso aspiramos a realizar gestiones con Bolivia y con otros clientes. La lógica que nos impulsa es que barco, flete y terminal tienen que colaborar en la reducción de dos variables fundamentales a la hora de ser competitivos en materia portuaria: la reducción de los tiempos y de los costos de la carga.

A veces una tarifa alta se compensa con una reducción del tiempo de carga. Si la tarifa es barata pero el tiempo para cargar es el triple, en definitiva, termina siendo más caro para el cliente, porque la llegada al mercado en tiempo y forma es fundamental para quienes producen y transportan mercancía.

Por ese motivo, estamos desarrollando infraestructuras portuarias como, por ejemplo, el Muelle C, la Terminal Granelera, que la está haciendo un privado en el puerto de Montevideo, el puerto pesquero, las acciones públicas y privadas en Nueva Palmira. Este incremento que señalé de 1:267.000 toneladas más movilizadas en Nueva Palmira tiene mucho que ver con la ampliación del muelle que hizo la ANP y va a aumentar, porque los privados también van a ampliar su muelle.

Hemos trabajado junto al sector privado. La primera misión a Paraguay ha sido público-privada, encabezada por la ANP, en la que los operadores fueron a conversar directamente con sus pares en Paraguay.

Hemos mejorado la accesibilidad al Puerto de Nueva Palmira con la zona de preembarque y con la habilitación de las terminales de estacionamiento, que antes significaban un problema lógistico para este lugar y provocaban dificultades a la ciudad. Hoy, los camiones ingresan a Nueva Palmira con una hora determinada por un *software* y pedida con anticipación a la zona de preembarque, que es donde se hacen todos los trámites correspondientes para que vayan a cargar rápidamente, reduciendo de esta manera los tiempos de espera.

Por otra parte, me quiero referir a las expresiones del Canciller relativas al mantenimiento del canal Martín García, que nosotros no subestimamos, porque lo consideramos muy importante para la movilización de las cargas. Nosotros no solo hemos resuelto con éxito esta situación, sino que hemos ido a más. La ANP ha propuesto hacerse cargo del dragado del río Uruguay a veintisiete pies para poder llegar hasta Fray Bentos, y lo estamos tramitando.

¿Qué estamos haciendo respecto al tamaño de los convoyes de barcazas? Vamos a dar por válido que más de doce barcazas pueden tener problemas de seguridad en la navegación. Lo que nosotros estamos impulsando con medidas concretas es que esos convoyes lleguen enteros a la zona de influencia y al muelle mismo, con las doce barcazas. Para eso, hemos autorizado a la ANP y al sector privado a hacer un amarradero de barcazas del lado uruguayo, para que no vayan al lado argentino, a efectos de que ingresen a Nueva Palmira con las doce barcazas, evitando las restricciones que puedan darse del lado argentino, ofreciendo así a los operadores una opción que abarata los costos, porque requiere menos prácticos, acceden enteramente y también mejora los tiempos de carga y descarga.

El amarradero de barcazas era una de las cosas que los paraguayos nos planteaban, y ya está cumplida. El otro pedido que nos hicieron fue que se autorizara el fondeo de buques paraguayos en el antepuerto de Montevideo, lo que también está autorizado. La otra petición fue que se estudiaran medidas que permitan navegar e ingresar a puertos sin práctico. En este sentido, quiero destacar la actitud de los prácticos, que mostraron su disposición a facilitar este accionar.

Asimismo, hemos encontrado una ley que nos permite acceder a la demanda paraguaya en cuanto a que el precio del combustible paraguayo no tenga diferencia con el de Uruguay y, por lo tanto, reducir costos. Estamos procesando las medidas necesarias para que esto ocurra.

Por nuestra parte, solicitamos a Paraguay que reactive el depósito franco que tiene en el puerto de Montevideo, que está abandonado. El Presidente del Paraguay nos comunicó que ya había tomado la decisión de reactivarlo y que, además, estaba en negociaciones con operadores privados uruguayos para que lo administraran. El Presidente de la ANP nos comunicó que las obras ya empezaron.

Quiere decir que en la relación bilateral Paraguay-Uruguay, las primeras solicitudes de una parte a la otra están en curso.

También, hemos aprobado el proyecto y el dragado necesario dentro del álveo concedido a Corporación Navíos para un muelle interno de barcazas y una zona de espera para ellas. Por resolución del Ministerio de fecha 12 de noviembre de 2012, se creó un zona de alijo y transferencia de cargas al norte de Nueva Palmira, en la zona llamada Punta del Arenal, donde se concedió un permiso de explotación de la ANP y allí está desde mediados de 2013 el buque *Don Miguel* para la operativa de minerales y próximamente instalaremos otro buque para la transferencia de granos. Es particularmente importante porque esta facilidad opera como una ampliación del puerto de Fray Bentos en la zona de alijo, lo que permite exportar subproductos de una estación de transferencia de buques post Panamax, que son buques de cincuenta mil toneladas.

Además, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía, estamos estudiando algunos pedidos adicionales de embarcaderos de barcazas, como el de la empresa ADM, que mueve alrededor de cuatro millones de toneladas de granos provenientes del Paraguay al año y se prevé un fuerte crecimiento en el futuro. Este embarcadero se construirá en el álveo concedido al proyecto Bellwood, mientras no se construya el proyecto definitivo.

Adicionalmente, en el marco de esta política de fomento del transporte fluvio-marítimo, tenemos que mencionar el renacer de la navegación de cabotaje nacional, que puede pensarse que es modesto, pero es un renacer al fin. Ya tenemos esto, que va a unir Montevideo con Paysandú, y el buque *Alessi*, que mueve madera y va desde la Paloma hasta el puerto de Fray Bentos. La verdad es que esto es un despertar del cabotaje nacional, que nosotros estamos empeñados en impulsar y en llevar adelante.

Antes de ceder la palabra al Presidente de la Administración Nacional de Puertos, quiero dejar sentado que cuando defendemos los intereses del país no nos sentimos incómodos; nos sentimos muy cómodos defendiendo los intereses de Uruguay, y en cualquier ámbito, ya sea el regional o el internacional. Por lo tanto –el Canciller ya lo señaló–, solo puedo decir que los estudios técnicos que se mencionaron existen y se presentaron; simplemente no se entregaron porque entendimos que no era conveniente para los intereses del país divulgar alguna información, más allá de que se fundamentó punto por punto. En realidad, no tenemos obligación de entregar dichos estudios y se pueden utilizar para fundamentar una posición, aunque no es obligatorio. Quisiera recalcar que esto se hizo en el ámbito –tal como se señaló y me gustaría reiterar– del Subgrupo de Trabajo n.º 5, que corresponde a Transportes, y del Grupo de Mercado Común.

Por último, quiero dejar sentado –y me comprometo a adelantar el acuerdo del Canciller, que fue señalado en su intervención– que el hecho de que no hayamos tenido una actitud grandilocuente y altisonante no quiere decir que hayamos minimizado algún problema; creo que son dos cosas diferentes. A veces, con una actitud grandilocuente y altisonante se puede obtener el resultado contrario al buscado; y nosotros descartamos algunas acciones porque estamos en esta región y porque como nación tenemos vocación para solucionar las controversias en forma pacífica y a través del diálogo, que tiene sus caminos y sus tiempos. En realidad, como se trata de un diálogo entre dos, tres o cuatro, las variables no dependen solo de la decisión de uno de los interlocutores. Por lo tanto, hay que tener mucha paciencia pero, fundamentalmente, se debe tener muy claro cuáles son nuestras prioridades y objetivos, como así también la defensa del interés nacional. Esos objetivos, esa prioridad y esa defensa del interés nacional están salvaguardados por la acción de todos los que concurrimos a esa instancia de diálogo, porque nadie planteó otro camino; nadie planteó una alternativa distinta. Se nos podrá pedir mayor gestualidad y adjetivación, aunque a veces cuando adjetivamos también hay algunas repercusiones.

De todos modos, creo que hemos tenido una actitud cauta, medida, pero firme con respecto a la de-

fensa de los intereses de Uruguay; y en este caso lo hicimos junto al sector privado, que no tiene una opinión unánime, lo cual ha salido en la prensa, aunque ahora no voy a ahondar en ello. Por lo tanto, tuvimos que articular posiciones diferentes, inclusive, respecto a la firma del Tratado del Mercosur o a la posible realización de un tratado bilateral. En realidad, el sector privado, debido a que maneja intereses distintos y se afecta en forma distinta, ha tenido algunos matices, y nosotros tuvimos que contemplarlos para construir una posición en procura de la defensa de la soberanía nacional.

Si el señor Presidente lo permite, quisiera que el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos ampliara la información a los efectos de dar conformidad a lo solicitado por el señor Legislador Pasquet.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Señor Presidente: en primer lugar, quiero saludar al señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ya que tuve el honor de ser amigo de su señor padre, un hombre siempre preocupado por las cosas de la navegación; así que quiero rendirle un pequeñísimo homenaje.

Señor Presidente: me parece que tenemos que recentrar la reunión que estamos manteniendo, porque el señor Legislador convocante solicitó que se informara acerca de las medidas que proyecta adoptar el Gobierno uruguayo para enfrentar la situación resultante de diversas resoluciones del Gobierno argentino que afectan el funcionamiento de los puertos del país; el señor Legislador no pidió información sobre las obras que se van llevar a cabo.

Simplemente quería hacer esta aclaración a fin de que nos centremos en el tema, ya que lo que nos interesa saber es qué medidas se van a tomar con respecto a las asumidas por el Gobierno argentino; me parece que ese es el alcance de la reunión.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por la colaboración en la conducción de la reunión.

Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Una de las medidas ya la mencioné, y quisiera que el Presidente de la Administración Nacional de Puertos hiciera referencia a las otras medidas que hemos tomado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR DÍAZ.- Señor Presidente: me voy a referir a la pérdida de transbordo, al menor movimiento de carga, a cuánto puede perder la ANP, al aumento de tarifas y a los catorce metros del puerto de Montevideo.

En principio, creo que todos deben conocer la misión de la ANP, que fue fijada en el período 2005 y se mantiene en el período 2010. Por ello, voy a leerla, aunque figura en la página web de la Administración Nacional de Puertos. Dice así: "Posicionar al Uruguay como nodo logístico entre la región y el mundo en función del desarrollo productivo sustentable del país". Con ese concepto se desarrollan dos maneras de ver la actividad; una fue mencionada por el señor Ministro, por lo que no me voy a explayar, que es la del puerto multipropósito, y la otra es el sistema de puertos.

Lo que se busca con nuestra misión es apoyar la producción nacional. Para nosotros el transbordo ha sido una herramienta para posicionar a Uruguay en el mundo y aumentar su conectividad; es una herramienta esencial para manejar más carga que la que tenemos y, de alguna manera, atraer a las navieras para que levanten esa carga en Montevideo y no en otros lugares. Pero el transbordo no es un fin en sí mismo, ya que lo utilizamos para impulsar otras cosas.

Voy a poner un ejemplo. Nosotros estudiamos la cadena de costos –no solo lo hacíamos cuando el señor Puntigliano estaba en la ANP–, ya que debemos saber cómo estamos compitiendo con el resto de los puertos; por lo tanto, es algo que, aunque más calladamente, sigue vigente. En realidad, lo que hacemos es tratar de atraer las cargas de otros países para favorecer nuestra conectividad, pero al estudiar la cadena de costos pudimos observar que algunos barcos solo movían carga de extra región, es decir, que traían carga de otros países y la movían para otros países. Por lo tanto, ocupaban un lugar en el Puerto de Montevideo y en la infraestructura portuaria y no cargaban ni un contenedor de carga nacional. Ese extremo, por supuesto, no lo queremos, pero ello puso de manifiesto que si queremos seguir creciendo tenemos que lograr más infraestructura, y por eso es lógico que construyamos el Muelle C porque, de alguna manera, nos permitirá aumentar el transbordo y tener más carga nacional. Ahora, si tuviéramos la suficiente carga nacional, podríamos llegar a independizarnos del

transbordo en muchos casos, pero por esa vocación de estar donde estamos en el mundo y de servir a la región necesitamos el transbordo.

También hay que decir que el transbordo es volátil por definición: va a ir al puerto donde se le dé las mejores condiciones; no el mejor precio, sino las mejores condiciones. Y acá sí es un impacto haber perdido parte del transbordo de Argentina –digo parte, porque estamos perdiendo el transbordo de la carga de salida–; pero no estamos perdiendo todo, sino solo lo que viene de algunos lados, en particular, del sur y de Rosario, que es lo que estamos trabajando. La carga que va hacia Argentina se sigue transbordando. Los barcos de líneas regulares tocan Montevideo y van para allí.

Entonces, en cuanto al impacto, los números que se han dado en la prensa son correctos: se ha perdido cierto porcentaje del transbordo. Pero también se han dado otros números que no se están contando –figuran en el mismo reportaje– con relación a que, en el mes de enero, el Puerto de Montevideo movió más contenedores que el año pasado en el mismo mes, lo que supone un aumento de actividad. Creo que eso hay que rescatarlo. Hay zafralidad: no se puede medir enero contra diciembre; hay que medir enero contra enero. Y en el caso de los transbordos, es cierto que hay una pérdida.

Nosotros manejamos el sistema de puertos como tal; entonces, lo que más nos importa es saber qué carga va a salir, por dónde lo va a hacer y tener una salida para ello. Por eso, cuando pensamos en la soja –también en la producción de cereales, pero hablamos de la soja a modo de ejemplo–, necesitamos que salga. Para nosotros hoy los puertos de salida de soja son Nueva Palmira y Montevideo, y necesitamos que Fray Bentos también lo sea. Por eso es que en la interna hacemos tanto hincapié –los Intendentes de los departamentos donde tenemos puertos lo saben– en que queremos y necesitamos profundizar el río Uruguay hasta Fray Bentos, para que se desarrolle de la misma manera que Nueva Palmira, con ese potencial que tiene de producción. Por eso es muy importante para nosotros, en cuanto a la salida de producción nacional, fomentar la navegación por el río Uruguay, y como es un río compartido, necesitamos el acuerdo con Argentina para hacer esa obra.

Cuando se habla de la medida de la pérdida de transbordo, hay que tener en cuenta que estamos hablando solo del rubro contenedores; no hay otra cosa que estemos transbordando: no se transborda granel en Montevideo, no se transborda granel argentino en Nueva Palmira. Entonces, la única afectación hoy es a contenedores. Al respecto, lo que hicimos fue reunirnos con los operadores de contenedores –esto fue una semana antes de que entrara en vigencia la Disposición n.º 1108–, con las navieras y, en dos oportunidades, con la comunidad portuaria. O sea, no trabajamos con las orejas tapadas; realmente escuchamos al sector privado y también a las navieras, que no siempre tienen el mismo interés que puede tener un productor o el país. Las navieras no se vieron perjudicadas por la medida argentina; la están levantando de otro lugar; no les afectó su ecuación. Todas las navieras nos han confirmado –es cierto que a nivel de los gerentes locales, pero es con los cuales tenemos reuniones regulares mensualmente– que seguirán tocando el Puerto de Montevideo como un puerto de llegada. Sí me parece acertado asegurar este grado de decisión al más alto nivel, pero para la tranquilidad de nuestra gestión hemos hecho esas reuniones. En una de ellas, nos acompañó en la Coordinadora Portuaria quien estaba entonces ejerciendo como Ministro, que era el ingeniero Genta, y fue manifestado de esa manera. Hay conformidad con la forma en la que se está trabajando en el Puerto de Montevideo, con su eficiencia y con los costos que se están manejando.

En cuanto al aumento de tarifas, cabe señalar que es una norma presupuestal, con seguridad desde el Presupuesto de 2012; hay un artículo que establece la forma de calcular el aumento de tarifas. En realidad, estrictamente, no es un aumento, sino que se trata del mantenimiento del nivel tarifario. Las tarifas responden a un ajuste paramétrico. Se lo puede ver como un aumento, pero lo que dice la norma es que es un ajuste paramétrico, o sea que nos remitimos a las condiciones que teníamos cuando fijamos el Presupuesto. Hacía aproximadamente dos años que no se ajustaban los precios y lo que pedimos al Poder Ejecutivo en el estudio que se hizo en julio de 2013 y se elevó en setiembre fue que se fijara un ajuste que llegara al 15 %. Finalmente, el Ministerio de Economía y Finanzas nos remitió el informe autorizando alrededor del 9 %, con lo cual no se cumplió con la expectativa que tenía la ANP, pero fue lo que se decidió aplicar.

El impacto que puede tener el aumento del 9 % en las cadenas es algo que habrá que ver, pero hay que analizar la cadena logística; no se puede analizar un solo elemento de esta cadena y pensar que todo va a aumentar en esa misma proporción. Estamos convencidos de que los costos portuarios no son el factor determinante de los costos de salida de la producción, por supuesto, menor es aún en la cadena de transporte del transbordo, ya que la carga de transbordo no tiene costo, la tarifa es cero; o sea que, por más que pongamos cualquier porcentaje de aumento, sigue siendo cero. La carga que se transporta en contenedores que se transborda en Montevideo no paga como transbordo, no tiene una contribución a nuestros ingresos. Sí la tienen los barcos. Ahí hay que estudiar cuánto influye en la cadena total el aumento del 9 %.

Respecto al aumento de tarifas también hemos dado entrevistas o recibido a la gente que estaba con inquietud. La Cámara de Comercio nos hizo el planteo y ya recibimos a sus representantes. La Unión de Exportadores también lo hizo, pero aún no les hemos concedido la reunión, que se fijará en estos días.

En cuanto a la profundidad del puerto, si debe tener 14 metros o lo que sea, vuelvo al período 2005. Ahí se decidió que todas las obras que hiciéramos en el puerto de Montevideo serían fundadas a 14 metros. Están el Muelle C, el proyecto de Obrinel y la ampliación –que ya se hizo– de la Terminal Cuenca del Plata: todos están fundados a 14 metros. Ahora, como el dragado no es una cosa que se pueda realizar con la precisión tan rigurosa de una obra civil, siempre se corre el riesgo de descalzar los muelles. Entonces, si bien están fundados a 14 metros, pensamos que tienen que dragarse a 13,5 o a 13 metros; tiene que haber un margen para que no ocurra un problema posterior en los muelles. En ese sentido, desde el principio de la gestión hemos mandado a la Cancillería cuáles eran nuestras inquietudes para el canal de acceso, y recientemente estamos abundando más en datos técnicos sobre cómo hacer ese dragado y estamos pidiendo 13 metros.

Quiero hacer una referencia. Cuando hablamos de 13 metros o de 12 metros, siempre estamos hablando de un cero que se llama Cero Warthon; se trata de un cero de referencia que se tomó en el pasado y que no se ha cambiado en las cartas. En realidad, tanto la bahía como el Río de la Plata se comportan más o menos con 90 o 96 centímetros por encima de ese cero –para hacer las cuentas rápidas, vamos a generalizar a 1 metro–, o sea que cuando estamos dragando a 12 metros, en realidad estamos teniendo el espejo de agua a 13 metros. Esto no es menor, porque cuando los otros puertos de la región que compiten con nosotros, que son Buenos Aires y Río Grande –obviamente que el puerto de La Plata entra en la discusión, pero todavía no está operando–, hablan de su calado lo manejan con el nivel de referencia adecuado.

Quien decide con qué calado entra al puerto no es la infraestructura sino las navieras, y también se hizo una mención en la visita que hicimos a Hamburgo. Son las navieras las que deciden con qué barco viene al Río de la Plata, o al Atlántico Sur, si incluimos a Río Grande, y ellas ven al Río de la Plata como un punto, y les da casi lo mismo tocar primero Buenos Aires que Montevideo; es más: nos quieren tener de alternativa.

Comparto que siempre tenemos que estar un poco más profundos que Buenos Aires para lograr ser el puerto de salida, para que los barcos terminen saliendo de aquí más cargados que del otro lado ya que, en definitiva, eso hace que el armador, que la naviera pueda poner más contenedores de los que hubiera podido poner en Buenos Aires y, si las cosas funcionan como las reglas del comercio, tendría que poder ofrecer un flete más barato, porque ese barco no lo puede llenar en el otro lado.

Se mencionó el aumento de fletes. Hablamos con la Unión de Exportadores y si no nos mintieron podemos afirmar que prácticamente todas nuestras exportaciones se venden FOB y no CIF, esto es que el flete no lo pone el exportador uruguayo sino el comprador de la mercadería.

Otra cosa que hay que entender es que el negocio de contenedores es diferente que el de granos. En el negocio de granos el barco viene a buscar los granos que ya se vendieron, que van a estar prontos, y el barco tiene una ventana de tiempo muy grande. El productor no le dice que venga el 16 de marzo a buscar la carga sino que le da todo el mes de marzo y todo el mes de abril para venir; es decir que hay una lógica diferente. Me refiero a esto porque en la prensa muchas veces se habla de los tiempos de espera que tienen los barcos para cargar. El barco que llega a levantar granel viene con una lógica diferente a la del contenedor, y a veces llegan todos juntos. Entonces, el hecho de no tener la carga pronta hace que el barco se demore, y no tener la infraestructura pronta, es decir, suficientes muelles, también. Lo mismo ocurre si viene cuando no tiene que hacerlo.

¿Qué es lo que va a ocurrir ahora, de subsistir la medida argentina? Nuestra ocupación de muelles es elevada, está en el orden del 50 % general –a partir de allí la teoría dice que empiezan las colas, que empiezan las esperas– y, en algún caso, se va a poder atender barcos que hoy no se atendían. No quiero minimizar el efecto de la norma, pero sí cuál es la logística que hay detrás del puerto. Los barcos piden su lugar de atraque y si el puerto está lleno, van quedando en lista de espera, pero si el puerto está vacío, tienen oportunidad de ingresar. De persistir estas condiciones, los productores de grano –cuya zafra empezará en abril– van a ver que habrá una menor espera de los barcos que venían a levantar el grano, con lo cual los costos que estos generaban por la permanencia en aguas jurisdiccionales –pero fuera del puerto– se van a ver disminuidos. Esto también es una contribución a la mejora de la competitividad.

La cadena es compleja, depende del momento del año, depende de muchos factores y no necesariamente queda determinada por un aumento del 9 % en algunas tarifas y no en otras.

También hablamos con el sector privado en la oficina del Ministro de Transporte y Obras Públicas y dijimos que si tenemos que tomar una medida para atraer la carga de un país –en este caso, Paraguay–,

debería ser de los actores de la cadena y no de un solo actor. Si la estructura de la comunidad portuaria ve lo que en este caso se alinea con la decisión del Gobierno de traer la carga paraguaya, todos tendríamos que dar una respuesta en ese sentido, y así lo hemos hecho. Nosotros tenemos muchas rebajas de tarifas dadas por volumen o por carácter estratégico. En particular, el transbordo de la carga paraguaya y la carga boliviana tiene un beneficio frente a otros transbordos. Es una medida que tomó el Directorio de la ANP en los años 2010 y 2011, y la estamos manteniendo ahora, modificándola un poco porque la hicimos un poco más atractiva.

¿Contra quién competimos en las salidas al exterior? Cuando vamos a buscar la carga boliviana competimos con Chile y con Brasil; cuando vamos a buscar la carga paraguaya competimos con Brasil y con Argentina, pero siempre competimos porque tenemos un arma para competir. El problema actual de la Disposición n.º 1108 radica en que es un acto administrativo con el cual no podemos competir; solo se podría competir si se levanta esa norma o se sustituye por otra.

Todo lo demás del accionar de la ANP en este sentido tiene que ver con la estrategia portuaria, pero se va un poco del tema de la convocatoria.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Señor Presidente: sin perjuicio de que estoy anotado para hacer uso de la palabra más adelante, confieso que la descripción de la política portuaria del señor Presidente de la ANP me plantea algunas interrogantes. Veo en él una convicción, por supuesto una convicción sana, pero muy distinta de la que tenemos otros actores políticos sobre el rol portuario de nuestro país.

Desde la ley de reforma portuaria que tuvimos el honor de impulsar y que creo es una de las obras más trascendentes que quedó de la Administración que tuvimos el honor de integrar junto con el Senador Moreira y otros distinguidos ciudadanos el país debe tener una visión grande y amplia de su política portuaria.

Yo veo una suerte de reduccionismo en la opinión del señor Presidente de la ANP cuando dice que lo ideal sería que fuéramos el puerto de nuestra producción y transportáramos solamente nuestra producción, quitando valor o importancia al transbordo. Quiero saber si esta es la política del Poder Ejecutivo porque cambia sustancialmente la que tiene el Partido Nacional y la que seguramente tengan los otros partidos, en nombre de los cuales no puedo hablar.

Me parece central que esto quede claro, porque estamos en una cruz de caminos. Vamos hacia una visión pequeña, autónoma, diría autárquica, en la que sale lo que producimos y entra lo que importamos –opción que no quiero calificar de mala ni de perversa; simplemente no me sirve– o vamos hacia una visión amplia en la que la mitad de la carga es para trasbordo, que es lo que ha hecho crecer al Puerto de Montevideo, como hará con los demás, porque si algo se ha logrado con la libertad portuaria es que florezca esta actividad, que es central a la existencia del Uruguay, y no vamos a repetir lo que hemos dicho tantas veces. Debemos tener una visión amplia, tenemos que defender el puerto libre, tenemos que defender las tareas que se realizan en el recinto portuario antes de ingresar fiscalmente al Uruguay. Esa es la visión del puerto que debemos tener y no la de muelle, grúa, carga, como fue durante tanto tiempo. El destino del Puerto de Montevideo, aun en la época de la colonia, siempre fue ser el puerto de la región. Claro que en ese entonces no se llamaba “hub” –se llamaría “masa del eje” que viene a ser la traducción–, pero era lo que hacíamos y de ahí la inquina del Gobierno de Buenos Aires, como decía Artigas; y lo tenemos que repetir porque no es el Gobierno de Argentina sino el de los intereses porteños, sobre los que nos ocuparemos cuando nos corresponda hacer nuestra intervención.

Agradezco al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas por permitirme esta interrupción y pido que esto se tenga en cuenta. No estoy haciendo un interrogatorio, pero me deja muy intranquilo si la opinión del señor Presidente de la ANP es la del Poder Ejecutivo y la de la diplomacia; me refiero a los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Relaciones Exteriores. Nosotros acá decimos: por la libertad que nos dio la ley de puertos, por el concepto geopolítico tradicional de nuestro país, porque los países chicos tienen que pensar en grande, ¡queremos un puerto que sea para todo lo que se pueda hacer en un puerto! Por eso queremos defender el Código Aduanero y toda esa historia de la que ya hemos hablado. En el puerto nuestro país tiene algo más que un punto de carga y descarga de su producción o de su importación. ¡Es el puerto!

Tenemos este Gobierno argentino que se va a derrumbar y cuanto antes mejor para la República Argentina y para el Río de la Plata. Cuando se estudie la historia de la región se verá que este fue un período nefasto por este Gobierno argentino que ha hecho daño a su país y a todos nosotros. Debemos defender ese concepto grande, amplio, de un puerto que haga todo lo que pueda, en lugar de tener una visión reducida o reduccionista.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: antes de que responda el señor Presidente de la ANP quiero confesar que la interpretación que di a sus palabras es exactamente la contraria a la que les dio el señor Legislador Lacalle Herrera. Para tranquilidad de todos les recuerdo que inicié mi intervención diciendo que la única política de Estado que acordamos partidos políticos, empresarios y trabajadores fue hacer del Uruguay un centro logístico regional para el año 2030. Eso implica casi todas las cosas que dijo el señor Legislador, con las que tenemos coincidencia.

Nosotros no estamos en una política reduccionista. Aprovecho a decir que me siento muy orgulloso de la labor que ha hecho la Administración Nacional de Puertos, con todos sus Directores; reitero: con todos sus Directores. Me cuesta decir con los Directores de la oposición. En realidad, son los Directores no pertenecientes al partido de Gobierno. Los que conducen un Ente, trabajan para el Ente...

(Interrupción del señor Legislador Lacalle Herrera).

–Siento orgullo por el trabajo que han hecho y, más allá de las aclaraciones que hará el señor Presidente de la ANP, quiero decir que lo que demuestra que nuestra actitud no es reduccionista es la acción. A las instituciones y a la gente hay que juzgarlas por sus acciones, y las acciones han sido en el sentido que aquí se ha planteado. En eso no hay ninguna discrepancia; simplemente, no se entendió.

Nosotros –lo dijo claramente el señor Presidente de la ANP– no estamos eliminando los trasbordos, ni mucho menos. Al contrario: fue enfático en decir que los necesitamos. Me gustaría que el señor Presidente de la ANP hiciera uso de la palabra para explicar mejor este punto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Alberto Díaz.

SEÑOR DÍAZ.- Señor Presidente: lamentablemente se malinterpretaron mis palabras; tal vez me haya explayado demasiado en alguna explicación.

De ninguna manera jugamos al achique con el sistema de puertos. Todo lo contrario: lo queremos cada vez más grande, con mayor inversión y con más interacción a nivel de los países, en procura de conocer cómo se hace para ser realmente un "hub". Mi posición no es la de jugar al achique sino la de seguir creciendo, tanto en trasbordo como en carga.

Lo que traté de explicar es el hecho coyuntural de este momento, en el que no tenemos toda la infraestructura construida. Esta infraestructura la empezamos a construir nosotros, así que no se nos puede decir que no pensáramos hacerla. Precisamente, el objetivo de esa infraestructura –me refiero al Muelle C– es dar cabida a todas las operaciones. Puse un ejemplo particular de algo que habíamos hecho y, si alguien lo analiza, le dará lo mismo. Pero, ¡por favor!, de ninguna manera se puede pensar que estamos en contra de la ley de puertos, que es nuestra guía, ni que estamos en contra de traer carga de trasbordo que nos posicione mejor en la región.

En ese sentido, quiero reafirmar que el trasbordo se consigue si hay libre mercado; en este momento estamos complicados con una decisión administrativa, que nada tiene que ver con las reglas del mercado. Que quede claro que no hay una intención diferente.

Me piden que aclare cómo funciona hoy el sistema de puertos. El sistema funciona no solo con la estructura portuaria sino que ve un aliado en otros medios, como las zonas francas. Las zonas francas son el aliado ideal para traer el trasbordo de logística profunda –la carga que sale del contenedor es almacenada y sale a otros destinos–, que no mira exclusivamente lo que hace una naviera, que sube y baja una caja, sino que genera empleo e inversión. Tan socios nos sentimos de zona franca que pensamos que en el predio de Puntas de Sayago tienen que funcionar los regímenes de puerto libre, de zona franca y de polo industrial. Decididamente, estamos usando todas las herramientas que tenemos a nuestra disposición.

Para que quede más claro aún: en nuestra salida al mundo y en la invitación que hacemos a los inversores para que inviertan en Puntas de Sayago fomentamos el régimen de puerto libre.

De ninguna manera pensamos que el régimen no deba existir. Ese es el régimen que tenemos, el que apoyamos e impulsamos. Obviamente, tratamos de usar el combo de herramientas que se generaron, como los parques industriales y las zonas francas.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con los términos de funcionamiento que esta Comisión Permanente acordó para esta sesión, ha culminado la primera ronda, en la que el señor miembro convocante dio sus puntos de vista e hizo las preguntas y los señores Ministros y sus asesores se refirieron al tema y contestaron las interrogantes planteadas.

Si el señor miembro convocante lo entiende necesario, corresponde hacer una segunda ronda, con una nueva intervención, que será seguida de una intervención de los Ministros, antes de abrir la consideración del tema.

Tiene la palabra el señor Legislador Pasquet.

SEÑOR PASQUET.- Gracias, señor Presidente. Voy a prescindir de esta segunda intervención en este momento dado que tengo presente que está convocado el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca a la hora 15 y me consta, porque me acaban de entregar la lista de oradores, que todavía hay otros Legisladores que desean hacer uso de la palabra. Entonces, me parece que lo más práctico será que hablen los Legisladores que todavía no lo han hecho y deseen hacerlo. Mientras tanto, haré circular las preguntas que tenía preparadas, para conocimiento de los demás Legisladores y de los señores Ministros. Muchas de esas preguntas ya fueron contestadas en términos que podrán merecer distintas opiniones pero, reitero, ya fueron contestadas. Sobre ellas me permitiré hacer algunos comentarios en mi intervención final que, por supuesto, sí realizaré.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que es un aporte importante al tratamiento del tema y a la economía del tiempo.

Entonces, no haremos una segunda ronda sino que, simplemente, abrimos la consideración del tema.

Efectivamente, hemos convocado al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca a la hora 15, para una sesión que será más breve.

Recuerdo a los señores integrantes del Cuerpo que disponen de quince minutos improrrogables y por una sola vez.

Tiene la palabra el señor Legislador Lacalle Herrera.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Gracias, señor Presidente.

Creo que es acertada la sugerencia de nuestro colega, el Legislador Pasquet.

Simplemente, en términos generales –se sabe que no soy especialista en nada, pero tengo algunas convicciones muy firmes respecto a nuestro país y a su inserción en la región y en el mundo–, no quiero dejar pasar estas circunstancias sin que ideas que vienen desde muy lejos y desde muy hondo, a través de mi persona, queden remarcadas.

"¡Ay de los débiles si dependen [...] de la benevolencia de los poderosos!", decía el doctor Herrera. Creo que eso es algo que hay que tener muy en cuenta en materia política.

Yo regalé un librito al Ministro Almagro, que ofrezco a todos los señores Senadores que lo quieran: *La política internacional en el pensamiento de Luis Alberto de Herrera*. Creo que para cualquier oriental, esas ideas son como una guía de la defensa del interés nacional, de alguien que hizo esto durante tanto tiempo. Por cierto, ese interés no tiene límites partidarios, sino actitudes que abonen.

Me parece que nuestro país está en una actitud relativamente ingenua en materia de política exterior. No voy a decir que mi estimado amigo, el doctor Almagro, sea ingenuo: lejos de mí. Creo que hay una actitud de ingenuidad y de confianza en los poderosos, en la benevolencia de los poderosos. Eso no existe en ninguna parte del mundo. La política internacional es de intereses. Cuando se defienden intereses nacionales todos los países ponen vigor, fuerza, porque están defendiendo el hogar, están defendiendo algo tan primario en el ser humano como es lo suyo, su entorno, familia y patria, que son las dos categorías superiores en el plano de lo terrenal; después está la categoría máxima. En el plano terrenal, esas son las dos categorías principales que mueven a los seres humanos: la familia y la patria.

Si ustedes observan la evolución de la política exterior en los últimos tiempos, con la creación de nuevos organismos –Unasur, el Parlamento de acá y de allá–, verán que estamos en una frondosidad jurídico-internacional y, al mismo tiempo, en la creencia de que se nos va a respetar si seguimos haciendo concesiones, si seguimos procurando el famoso cuento de la amistad, de la integración latinoamericana, de la nación latinoamericana, que son cada vez más papel picado; siempre lo fueron. O papel pintado; creo que así se dice. Y no estoy haciendo alusión al señor Ministro.

Creo que con la República Argentina estamos condenados, acollarados por el río, a llevarnos lo menos mal posible o lo "más mejor", valga el neologismo. La tenemos allí. No podemos seguir en una actitud de diálogo permanente. No lo rechazamos, pero no tiene un fin en sí mismo. No se dialoga por dialogar, no se toma mate por tomar mate. Debe buscarse un resultado de esas reuniones. Creo que no hemos obtenido resultados porque la República Argentina, no sé por qué, tiene esa actitud de patrocinio indebido sobre nuestro país. ¡Qué quieren que les diga! Cuando la Presidenta de la nación argentina se refiere a nuestro Presidente como "Querido Pepe"... A mí me "estrila" que al Presidente de la República Oriental del Uruguay esta señora se permita llamarlo de esa manera. ¡Es el Presidente de la República Oriental del Uruguay! En el mano a mano, todos los "Pepe" y todas las "Cristina" que quieran, pero desde esa constatación de una especie de palmoteo al botijita que tenemos del Gobierno argentino, de ahí en adelante, debemos tener una actitud más firme.

Me dirá el señor Ministro que yo le sugiera temas. Puedo hacerlo, pero me parece que esa podría ser una conversación de carácter privado. Tampoco tengo la solución en el bolsillo. El señor Ministro me dirá que me cambia de posición. No sé si yo tendría la capacidad para ser Ministro de Relaciones Exteriores; tendría sí la pasión, pero a lo mejor eso no es lo ideal para ser Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo cierto es, por una demostración empírica, que si vamos a seguir cabestreando y cabestreando –el señor Ministro, que es campero, sabe lo que quiere decir– no vamos a llegar a ningún lado. La prueba está. La única vez que alguien, en un gobierno frenteamplista, se plantó fuertemente ante la Secretaría de Unasur y los Kirchner fue cuando el Presidente Vázquez actuó –lo apoyamos; no tengo ningún empacho en señalarlo, al contrario–, aunque sea dando un tirón de la rienda para mostrar que no se trataba de decir que sí todo el tiempo. Cuando se hicieron los contactos con el Gobierno de Estados Unidos –yo siempre he dicho que hay cosas que se hacen y no se dicen, o se cuentan cuando se hacen las memorias–, creo que el Presidente Vázquez reveló cuestiones de política exterior que los Presidentes nunca podremos revelar o las dejaremos escritas para que alguien se entere, pero se tomó una actitud de buscar una alianza, de buscar a alguien que respaldara, siguiendo aquella tesis, también del doctor Herrera, de que Uruguay necesita amigos poderosos pero lejanos, que es la base de la política exterior uruguaya; poderosos pero lejanos, porque poderosos y cercanos son los que nos amargan la vida, son los que tenemos al costado: Brasil y Argentina.

Entonces, en esta instancia parlamentaria muy oportunamente traída al seno de la Comisión Permanente por el señor Senador Pasquet –quien ha hecho un alegato profundo y serio–, queríamos agregar simplemente este toque político, pero muy sentido por todos.

Nosotros, señor Presidente, nacimos a pesar de los vecinos; no les gusta que exista el Uruguay independiente; no es cierto lo de la nación latinoamericana ni lo de la Patria Grande, ni todas esas cosas, que tuvieron una posibilidad hasta hace doscientos años, porque en 1813 se terminó la posibilidad de las Provincias Unidas del Sur que hubiéramos podido formar, si se hubiera hecho caso a Artigas en las Instrucciones del año XIII.

Por tanto, quería dejar esta nota de oferta al Gobierno, ¡porque hemos estado siempre junto al Gobierno en todas las instancias internacionales! ¡Y vamos a estarlo! Porque no es el Gobierno: es el país. Podemos tener con el Presidente y con su Gabinete opiniones políticas discrepantes, pero con el interés nacional no tienen que mirar al costado para saber que el Partido Nacional va a estar acompañando.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien, señor Legislador. Los temas políticos están todos vinculados, y la Presidencia lo único que tiene que hacer es administrar el tiempo de cada Legislador. No le compete indicar lo que cada uno debe decir o no; eso es responsabilidad de cada uno. Simplemente, con el mayor de los respetos, quiero recordar que estamos convocados –como hoy lo proponía el propio Legislador Lacalle Herrera– para conocer la forma en que se está enfrentando la situación resultante de diversas resoluciones del Gobierno argentino que afectan el funcionamiento de los puertos nacionales.

(Interrupción del señor Legislador Lacalle Herrera).

–Continuando con el tema en discusión, tiene la palabra el señor Legislador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor Presidente: creo que esta serie novedosa de llamados a Sala en régimen de Comisión General que nos sugirieron en su momento el Partido Nacional y el Partido Colorado, fue muy oportuna y ayuda a clarificar las ideas. Recordemos que en la sesión pasada tuvimos el llamado a Sala del señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, Francisco Beltrame, a cargo del Legislador Iván Posada, quien fue muy positivo e ilustrativo. El de hoy creo que coincide en el tiempo, porque tal vez, cuando se planeó hace un mes o dos, no se tenían los datos para saber en qué situación estábamos.

Tiene que quedar bien claro que nuestra aspiración es que el Puerto de Montevideo siga cumpliendo con todas las posibilidades para la región. Y una de ellas, muy importante, es la del puerto "hub"; ese es el objetivo del Gobierno. Lo ha sido hasta ahora con la presencia de TCP, con Katoen Natie como principal inversor, así como con Montecon. Esta es la línea política de trabajo permanente. Lo que sucede es que la realidad es la realidad, y los datos nos muestran declaraciones como la que ha hecho este señor argentino Horacio Terramanti que habló con mucha fuerza, diciendo que aunque esta situación se mejorara, de todas maneras iban a querer que se exportara a través de todos los barcos nacionales a los puertos nacionales o a aquellos que tengan convenios. ¿Qué conclusión podemos sacar si nos atenemos a esto? Lo que hay que decir es que tomamos nota de que esa situación existe, y de que puede llegar a continuar en el futuro. Tomemos las previsiones del caso para tratar de que el Puerto siga cumpliendo la función que históricamente ha tenido desde la fundación de nuestra nación hasta estos días.

Quiero hacer esa aclaración porque no tengo la menor duda de que esa es la política que acaba de expresar el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, Alberto Díaz, más allá de que los comentarios que después se hicieron en Sala pudieron sugerir que se dijo otra cosa.

Quiero aprovechar esta ocasión para ubicar este tema en el contexto mundial, particularmente el occidental, el que se nuclea en el G-20, del cual nosotros no formamos parte, pero sí Argentina y Brasil, que son nuestros dos vecinos grandes, que tenemos ahí cerca, y con los cuales tenemos que lidiar. Hay que entender lo que está pasando en el mundo, lo que le está pasando a Uruguay, y lo que tiene que ver con esta medida que ha tomado la Argentina, y también Brasil, que aunque no es el tema de hoy, tampoco podemos decir que este último esté llevando adelante una política distinta.

Aprovechando que en el verano hay más tiempo para trabajar traté de profundizar el estudio del tema, y he traído algunos datos bien ilustrativos que voy a mencionar en los breves minutos de que dispongo.

Tengo un reciente comunicado de setiembre de 2013 de la Unión Europea alarmando sobre las medidas que se están tomando con respecto al proteccionismo que en el mundo se está impulsando. Dice así: "Mejorar la confianza en la economía mundial, progresar decididamente hacia un crecimiento mundial sostenible e integrador, atajar el proteccionismo e intensificar la lucha contra el fraude y la evasión fiscal [...]". Simplemente, quiero señalar que el fraude y la evasión fiscal, que es otro tema que en general me ocupa, que tiene que ver con los tratados para evitar la doble tributación y el intercambio de información, estuvo en el mismo nivel que el proteccionismo y que se va hacia un sistema de intercambio generalizado de información sin que siquiera existan acuerdos bilaterales de por medio.

En otro informe dice: "Bruselas, 6 de junio de 2012. En un informe publicado hoy, la UE constata un aumento vertiginoso del proteccionismo en todo el mundo, reflejado en las 123 nuevas restricciones al comercio introducidas en los últimos ocho meses, lo que supone un incremento ligeramente superior al 25 %. De este modo, el número total de medidas restrictivas asciende a 534. En su noveno informe sobre medidas potencialmente restrictivas del comercio, la Comisión Europea subraya que los países del G-20 no han reducido los obstáculos al comercio [...]". Destaco esto del G-20 porque, además de su significación mundial, es un grupo que integran Brasil y Argentina.

Luego, se aportan algunos datos más: "Entre setiembre de 2011 y el 1.º de mayo de 2012, se introdujo una media de más de 15 nuevas medidas cada mes, frente a menos de 12 nuevas medidas mensuales el año anterior: el ritmo de introducción de nuevas medidas restrictivas se ha acelerado. En total, en los últimos ocho meses se han introducido 123 nuevas medidas de restricción del comercio. El grado de cumplimiento de los países del G-20 respecto a la supresión de las medidas existentes sigue siendo claramente insuficiente. Entre setiembre de 2011 y el 1.º de mayo de 2012, el desmantelamiento de medidas se ralentizó: solo se retiraron 13 medidas, frente a las 40 retiradas entre octubre de 2010 y setiembre de 2011. En total, desde octubre de 2008 solo se han retirado o han expirado en torno al 17 % de las medidas [...]".

Tengo otro informe de setiembre que dice: «La Comisión Europea (CE) alertó hoy que Argentina y Brasil, entre otros países emergentes, siguen aplicando el mayor número de potenciales medidas restrictivas al comercio, por lo que pidió más esfuerzos globales para combatir el proteccionismo y apoyar el "frágil" crecimiento económico mundial».

Más adelante dice: «En particular, el texto destaca que las economías emergentes lideradas por Argentina, Brasil, India, Indonesia, Rusia, China y, recientemente, Sudáfrica y Ucrania, "continuaron aplicando el mayor número de potenciales medidas restrictivas para el comercio". El estudio, que examina el período comprendido entre el 1.º de mayo de 2012 y el 31 de mayo de 2013, identifica unas 150 nuevas restricciones mientras que solo 18 medidas de ese tipo fueron desmanteladas [...]". Subrayo: del 2012 al 2013, en tan solo un año, 150 medidas restrictivas tomadas, frente a 18 que desmantelaban. Luego dice: "Un total de cerca de 700 nuevas medidas restrictivas han sido identificadas desde octubre de 2008, cuando Bruselas empezó a hacer un seguimiento de las tendencias proteccionistas en el mundo". Claro, ese año se produjo la crisis en el mundo occidental y tuvieron que despertarse del sueño de creer que el progreso era ineluctable e irreversible.

Continúa el informe: «"Es preocupante ver que se siguen adoptando tantas medidas restrictivas y que virtualmente ninguna es abolida", indicó el Comisario, a la vez que apuntó que el proteccionismo será uno de los "puntos importantes" en la agenda de la próxima cumbre del G-20 que tendrá lugar en San Petersburgo».

También tengo un informe del Banco Mundial en el mismo sentido y otro de un *think- tank* –como se le dice–: el Global Trade Alert –Alerta Global de Comercio– que es un organismo que proporciona información en tiempo real sobre las medidas estatales adoptadas durante la actual crisis económica mundial, que son propensos a discriminar el comercio exterior. El GTA está coordinado por el Centro para la Investigación de la Política Económica, una investiga-

ción académica y política independiente, de expertos, con sede en Londres, Reino Unido. El GTA se basa en la experiencia de análisis de siete instituciones de investigación independientes en todo el mundo. O sea que es un organismo académico, de nivel, que se dedica a estudiar la evolución del proteccionismo a nivel mundial y llega a conclusiones realmente impresionantes. Yo no he podido obtener toda la información, pero el análisis de la que dispongo realmente sirve muchísimo.

Tengo otro documento, de origen argentino, más cercano. Se trata de un documento de trabajo de la Universidad de Belgrano, que estudia el proteccionismo en Argentina. Aquí se examina el tema con nivel académico y se formulan preguntas, que simplemente voy a dejar planteadas porque no tengo oportunidad de desarrollarlas. Una de estas preguntas es: "¿Está aumentando el proteccionismo de la Argentina?". El estudio contesta: «En un informe dado a publicidad el 6 de junio de 2012 en Bruselas como Comunicado de Prensa (*Press Releases*) de la Comisión Europea y elaborado por la Dirección General de Comercio de la Comisión Europea y aprobado por los 27 Estados miembros de la UE se dice que, "la UE constata un aumento vertiginoso del proteccionismo en todo el mundo, reflejado en las 123 nuevas restricciones al comercio introducidas en los últimos ocho meses"».

Después formula otra pregunta, que no voy a poder comentar: "¿Cuáles son las principales medidas o trabas que impone el país en este sentido?". Es bueno tenerlas presente, por aquello de tomar las previsiones del caso. Otras preguntas son: "¿Responden a una protección de la crisis internacional, sobre todo europea? ¿Qué otros factores entran en este tipo de decisiones?"; "¿Piensa que este tipo de medidas son positivas? ¿Por qué?".

A continuación, hace un análisis bien interesante de los modelos económicos que tuvieron históricamente Inglaterra y Estados Unidos, estudiando el libre comercio y el crecimiento de Estados Unidos. Es un tema para ámbitos académicos, pero sugiero también su lectura porque es muy ilustrativo del debate contemporáneo sobre el proteccionismo.

Otra pregunta es: "¿Este tipo de medidas proteccionistas se repiten en otros países de la región? ¿Puede afectar al crecimiento de estos países?". A esto se responde: "Si consideramos a América Latina como la región entonces las medidas proteccionistas se repiten actualmente principalmente en Brasil, Venezuela, Bolivia y Paraguay. Si consideramos a la región incluyendo a los Estados Unidos vemos que los Estados Unidos han implementado recientemente medidas proteccionistas contra la Argentina [...]". Este es un documento argentino; por eso, hace énfasis en ese país, pero no deja de ser importante porque demuestra que en Estados Unidos también se están introduciendo medidas proteccionistas, y tengo acá –no voy a poder mencionarlas ahora– las importantes medidas que se han tomado contra el comercio mexicano.

Hay un dato que vale la pena destacar en el marco del tan polémico ingreso de Venezuela al Mercosur. La economía de Venezuela es una de las del Mercosur que tiene mayor propensión al comercio internacional. Sumando importaciones y exportaciones, Venezuela tiene el 41 %, Brasil el 33 % y Argentina el 27 %.

Por último, tengo un documento del organismo que recién mencioné, que tiene alrededor de sesenta páginas y contiene la lista de medidas proteccionistas de la República Argentina que afectan al Uruguay, durante el período 2009-2013. No puedo comentarlas, pero quiero decir que se trata de veintidós medidas que se han tomado restringiendo las importaciones, dentro de las cuales están las que se han mencionado en esta sesión.

Quiero enfatizar, señor Presidente, esta dimensión de ubicar hoy el proteccionismo como una situación emergente y de preocupación en la mayoría de los países del G-20. Algún documento por ahí se pregunta si no estamos frente a un cambio de paradigma. El mundo, a través de la Organización Mundial de Comercio y de otros organismos, propendía a la apertura comercial pero hoy estamos ante una ola de proteccionismo. Uruguay tiene un camino muy definido de apertura económica, en el que, hasta ahora, le ha ido bien. Estamos convencidos de que lo vamos a seguir aplicando porque para Uruguay es el camino más apropiado, pero debemos estar atentos y los técnicos especialistas en el tema deben revisar cuáles son las políticas que se están llevando adelante y sus consecuencias, frente a fenómenos como esta decisión del Gobierno argentino sobre el Puerto que, en alguna medida, nos sorprendió, pero en el contexto de la evolución de los acontecimientos, respondió a una lógica que venía evolucionando. Tal vez se tomó como pretexto la decisión de autorizar el aumento de la producción de UPM, pero hay líneas profundas de concepciones de política económica que se están llevando adelante, que son las que están operando. Precisamente, como uruguayos, debemos estar suficientemente atentos a esa concepción de política económica que en muchos ámbitos –menciono el G-20 pero no es el único– está avanzando.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debemos designar un Presidente para que dirija la sesión durante unos minutos.

SEÑOR YANES.- ¿Me permite, señor Presidente?

De acuerdo con lo que establece el Reglamento, propongo al Senador de la mayoría que le sigue, es decir, el Legislador Baráibar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota:)

–7 en 7. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

(Ocupa la Presidencia el señor Legislador Baráibar).

–Tiene la palabra el señor Legislador Posada.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: quiero señalar la oportunidad y la conveniencia de esta convocatoria, en virtud de que los temas planteados afectan, a mi juicio, seriamente, un área de desarrollo de nuestro país que consideramos estratégica a corto, mediano y largo plazo. Uruguay y particularmente toda su estructura portuaria tienen la posibilidad de consolidar en el tiempo el desarrollo económico y social que ha tenido nuestro país en estos últimos tiempos. Ese carácter estratégico que tienen para nosotros los puertos y en particular la política portuaria que se ha definido hace que estas medidas, decisiones, resoluciones tomadas por el Gobierno argentino perjudiquen notoriamente la propia estrategia nacional. Desde ese punto de vista, valoramos que el Gobierno asuma las medidas tendientes a revocar o a corregir esas decisiones que por cierto han golpeado. El señor Senador Pasquet se refería claramente a alguno de los aspectos que, desde el punto de vista de la operativa portuaria, fundamentalmente del Puerto de Montevideo pero también del de Nueva Palmira, tenía esta medida.

De todas maneras, cabe hacer alguna valoración desde el punto de vista político. Nosotros somos de los que creemos que ciertamente los países tienen intereses nacionales que son de carácter permanente. Lamentablemente, después de la devaluación de Brasil pero más acentuadamente desde 2004 hasta ahora, se ha ido notoriamente hacia un Mercosur en el que se ha privilegiado la retórica integracionista por encima de las soluciones reales que permiten avanzar hacia el objetivo primario, central, de establecer un mercado común. Ese mercado común figura en los papeles y en el nombre, pero en los hechos cada día estamos más alejados, cada día esa retórica política ha invadido las conversaciones en ese ámbito, en el ámbito de la Unasur y demás, y ha dejado a un lado lo que debe ser el centro de la integración, que surge a partir del comercio y de los intereses económicos que deben confluir desde los distintos países para desarrollar un proyecto de integración. Muchas veces –este es otro de los aspectos que queremos señalar– se ha pensado que en función de las confluencias ideológicas se pueden obtener resultados, y la realidad demuestra que se piensa que a través de ese relacionamiento personal se pueden lograr los intereses nacionales. La historia nos demuestra, y particularmente la historia reciente, que en todo caso la única forma de defender esos intereses nacionales que son de carácter permanente es a través de un cuerpo diplomático profesional. La profesionalidad diplomática es la clave a los efectos de ejercer y defender nuestros intereses como nación. En la medida en que tengamos presente estos principios centrales de relacionamiento diplomático entre los países, tendremos mejores resultados.

Es cuanto tenía que decir.

Muchas gracias.

SEÑOR ABDALA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR ABDALA.- Señor Presidente: la Comisión Permanente está analizando un tema de enorme importancia, de enorme significación para la suerte del país y de enorme relevancia para las definiciones estratégicas que se han venido siguiendo desde el punto de vista de algunos objetivos oportunamente trazadas como objetivos de carácter nacional que han venido a convertirse, con el transcurso de los años, en políticas de Estado en cuanto a desarrollar nuestro sistema portuario nacional, como aquí se decía, con un sentido de centro de distinción regional de servicios logísticos, de servicios a los buques y de servicios a la mercadería.

Yo diría que la pertinencia y el acierto de haber promovido esta instancia –que le correspondió en primer lugar al Senador Pasquet y creo que a todo el Cuerpo en la medida en que todos votamos la correspondiente moción para que se produjera la comparecencia de los señores Ministros que se encuentran presentes en el día de hoy– tiene que ver precisamente con la realidad de que esos objetivos, esas políticas de Estado y ese acierto que en definitiva representó para el país haber transitado el camino que desde 1992 se viene transitando, sin ninguna duda ha recibido el embate y la amenaza permanente y sistemática de nuestros socios en el Mercosur, y de la República Argentina en particular. En ese contexto, la aprobación de la Disposición n.° 1108 de 2013 significa un hecho de inusitada gravedad. Por eso creo que está bien –me permito en estas palabras iniciales de mi intervención intentar centrar la trascendencia del debate– que con relación específicamente a esa medida política y administrativa del Gobierno argentino estemos reclamando explicaciones y demandando información del Poder Ejecutivo. Me da la impresión de que el Poder Ejecutivo –una vez que el miembro convocante reali-

zó su planteamiento inicial y que el Poder Ejecutivo inició el camino de dar respuesta a lo que se preguntó y se consultó– sigue sin responder cuáles son las medidas concretas y específicas, desde el punto de vista político y de política exterior, que el Gobierno nacional adoptó no como reacción pero sí como respuesta frente a esa grave decisión –así me apresuro a tildarla– adoptada por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina en el mes de octubre del año pasado. Hemos escuchado, diría, una suerte de eufemismo en la respuesta –lo digo con enorme respeto pero con absoluta convicción–; el señor Ministro Almagro hizo un larguísimo desarrollo acerca de cuál ha sido el temperamento de la Cancillería en las relaciones con la Argentina y detalló lo que podríamos denominar como la rutina diplomática en cuanto a la interacción con la República Argentina a nivel de los distintos estamentos y niveles de la política exterior. Por otra parte, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas hizo un muy largo desarrollo –bienvenido, más allá de que se trata de un análisis tangencial– de la política que el Gobierno ha seguido en cuanto al desarrollo logístico y de infraestructuras. Todo eso está muy bien, pero me parece que apenas araña la superficie y no va al fondo del objeto de esta convocatoria tal como oportunamente fue planteado y tal como fuera fundamentado por parte del señor miembro convocante.

(Ocupa la Presidencia el señor Legislador Agazzi).

–No sabemos todavía cuáles son las medidas concretas, las medidas políticas –en el sentido más noble del término–, que el Gobierno nacional adoptó con relación a la Disposición n.° 1108. Lo que sí sabemos es el resultado que la adopción de esa resolución por parte del Gobierno argentino ha venido acarreando y cuáles son los riesgos potenciales que entraña y representa hacia el futuro y desde el punto de vista de la visión estratégica del país.

Cuando hablo de eufemismo, me refiero al intercambio que se produjo más temprano con el señor Presidente de la ANP, a quien conozco desde hace muchos años porque fue un gran gerente de la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo en los años noventa. Sabe del tema; conoce, vivió y fue protagonista del desarrollo del sistema portuario desde los años noventa hasta acá. Pero yo diría, sin jugar al "achique" como él mencionó que, aunque no fuera su intención, incurrió en una actitud de ambivalencia. Por un lado dijo que los trasbordos son necesarios e indispensables para el desarrollo del puerto, como puerto "hub", como centro de distribución regional de servicios a los buques y a las mercaderías. Pero, por otro, dijo que eso no es un fin en sí mismo. Y yo creo que hay una clara contradicción que no obedece a la inconsistencia profesional o intelectual del ingeniero Díaz –que no la tiene, porque por cierto es un técnico muy solvente, sino, a mi juicio, a la circunstancia de que la inconsistencia y la ambivalencia en esta materia corresponde, en tal caso, a la política de Gobierno o a la respuesta quiero centrarme en esto más que en la visión macro de la política exterior– que este ha asumido o adoptado como actitud frente a esa malhadada decisión del Gobierno argentino.

Reitero que es indudable que esto acarrea enormes perjuicios para el Uruguay. El sector privado, el centro de navegación, ha estimado la proyección que esta medida puede representar para el país, que puede verse expuesto a la pérdida de doscientos mil movimientos de cargas en los próximos tiempos, y a la pérdida de ciento cincuenta escalas de buques comerciales en el puerto de Montevideo en la medida en que esta situación se mantenga. Como es notorio, en el último trimestre ya hemos visto los perjuicios y los resultados de esta medida, porque hubo una caída de más del 43 % de los transbordos en el puerto de Montevideo en el período comprendido entre noviembre y enero, que es el de vigencia de esta decisión. Además, está claro que esta situación puede llegar a agudizarse o a agravarse en la medida en que en estos días, por ejemplo, llega el tiempo de la zafra frutícola de la Patagonia argentina que, como se sabe y sabemos, utiliza los puertos uruguayos y, en particular, el puerto de Montevideo –históricamente, puerto de trasbordo– dado que el puerto de Buenos Aires no ofrece los calados suficientes y necesarios que sí brinda el puerto de Montevideo, que en la actualidad tiene un calado de once metros.

Está claro que esto a quien perjudica es al Uruguay. Seguramente, beneficia al Gobierno argentino en cuanto al capricho y al propósito proteccionista de desarrollar una política absolutamente hacia dentro de fronteras y, por lo tanto, cerrada a lo que se supone es la clave de los tiempos que estamos viviendo, que es la de la apertura, que es la de la libertad desde el punto de vista del tránsito de las mercaderías y de la contratación de los servicios logísticos y de los servicios de flete. ¡Favorece a Brasil!, porque notoriamente la alternativa al Puerto de Montevideo –como aquí se ha dicho– es el Puerto de Río Grande –competidor directo del Puerto de Montevideo–, pero desde el punto de vista de la eficiencia representa una situación de sobrecostos, o de costos agregados, que deben asumir los productores. Además, estamos hablando de los productores y exportadores argentinos, que por cierto se ven directamente afectados por la circunstancia de no poder trasbordar en el puerto de Montevideo, y por la obligación imperativa, como consecuencia de las circunstancias, de tener que recurrir al puerto de Río Grande.

En el marco de la competencia regional –obviamente nuestros competidores son Río Grande, Buenos Aires y la Argentina en general–, yo no subesti-

maría el beneficio que esto, inclusive en el mediano y en el largo plazo, pueda representar para el Puerto de La Plata. El ingeniero Díaz hizo referencia a este tema en su intervención anterior, y en tal caso minimizó esa circunstancia. El Puerto de La Plata, según se anuncia, sería para el mes de abril. En función de las obras de dragado que se vienen realizando ya estaría en condiciones de ofrecer un servicio de calado de diez metros al pie del muelle y, por tanto, con esa perspectiva, podría volverse competitivo con el Puerto de Montevideo e, inclusive, más que el Puerto de Buenos Aires.

Entonces, está claro que estamos ante un problema serio. Los señores Ministros, en la perspectiva de desarrollar determinadas líneas de acción política, se han manifestado. El señor Ministro Pintado definía líneas políticas que se desarrollan en el marco de la reserva, sin estridencia y sin grandilocuencias, y yo acepto, por cierto, que estos temas de Estado deben ser abordados con la prudencia debida en la medida en que hay que tener objetivos claros y marchar detrás de ellos de una manera profesional, eficiente y eficaz. Pero, reitero que a la hora de rendir cuentas a la sociedad y al Parlamento, con relación específica a este asunto, seguimos sin saber cuáles fueron las decisiones, las medidas, las actitudes y los planteos que el Gobierno nacional haya resuelto deducir o interponer en este contencioso, que en los hechos mantenemos con el Gobierno argentino.

El señor Ministro habló de la alternativa del acuerdo bilateral. Nos consta, porque fueron versiones insistentes –que inclusive tomaron estado público–, que los agentes marítimos y el sector privado impulsaron esa idea como una tangente a efectos de poder descomprimir esta situación. Aquí el verdadero problema no es el acuerdo multilateral; el acuerdo multilateral no nos sirve, como ha expresado el señor Ministro Almagro, y es verdad. Pero el acuerdo multilateral no está vigente. El acuerdo multilateral no fue firmado. Hay un proyecto sí, que se acordó técnicamente en el año 2005, que seguramente deberá ser renegociado, en la medida en que después de ese año se produjo la incorporación de Venezuela al Mercosur. Entonces, en el marco de esa renegociación, veremos cuál es la actitud final que adoptan los distintos países porque, obviamente, esto es dinámico, las circunstancias cambian, y la perspectiva de un acuerdo entre el Mercosur y la Unión Europea, respecto del cual el Gobierno del Brasil ha cambiado su posición, puede llevar a que modifique su actitud o su visión con relación al acuerdo multilateral. Pero si en todo caso se llegara a una definición o a una propuesta definitiva, ella tendría que ser elevada al grupo del Mercado Común, después tendrían que firmarla los Ministros y luego tendría que darse paso a la ratificación parlamentaria de los cinco países. Y recién cuando el Parlamento del último de los cinco países ratifique y apruebe formalmente la incorporación a ese acuerdo multilateral, este estaría en vigencia. Por lo tanto, el problema no es ese. Creo que también en eso tenemos que centrar la discusión.

Entiendo que el camino era –y sigue siendo; me parece que el Gobierno en algún momento lo analizó, o por lo menos circuló el rumor que después se convirtió en versión– llevar esa alternativa a la mesa de negociación bilateral. Todos tuvimos la expectativa de que este tema ya estaba sobre la mesa en la reunión que mantuvieron el señor Presidente Mujica y la señora Presidenta del Gobierno argentino en Cuba. Sin embargo, para nuestra sorpresa –por lo menos es lo que ha trascendido– parecería que en el orden de prioridades que ambos países han determinado en cuanto a la relación bilateral está antes el desarrollo de la Hidrovía del río Uruguay que la solución de este tema urgente, que es la Disposición n.° 1108 del año 2013. Por supuesto que la Hidrovía del río Uruguay es de enorme importancia para el país, pero aquí tenemos que distinguir entre lo importante y lo urgente. Por lo menos, desde que yo tengo memoria, se habla de la Hidrovía del río Uruguay. En alguna oportunidad, me tocó integrar una delegación nacional en el ámbito de la Conferencia Interamericana de Puertos de la OEA. Allí se planteó la importancia de desarrollar como vía navegable y como vía de tránsito fluvial al río Uruguay. Pero todos sabemos que allí hay más dificultades que, inclusive, van más allá de la política exterior y de la diplomacia. Hay dificultades naturales como los pasos a la altura del río Negro: Barrizales, Punta Amarilla, Punta Caballo, que ofrecen dificultades de dragado y al respecto hay problemas de costos que nunca se han solucionado. ¡Ojalá que algún día se solucionen! Por cierto, yo creo mucho en el desarrollo del puerto de Paysandú, como puerto de ultramar. Pero reitero que prelación tienen las cosas y, en esa perspectiva, el acometimiento de esta decisión del Gobierno argentino, el enfrentamiento en el sentido diplomático y en el sentido correcto del término que la Argentina ha dispuesto, obviamente, está primero. Y, sin embargo, respecto de eso seguimos sin saber, a esta altura del desarrollo de la sesión, cuál es la actitud que el Gobierno adoptó. No estamos hablando –redondeo mi pensamiento– de decisiones o situaciones que puedan acarrear perjuicios, pérdidas o pérdidas de beneficio de corto plazo, sino que estamos hablando de decisiones que en tal caso pueden comprometer el éxito de una política que el país ha seguido desde el año 1992, con cifras y resultados que indican un crecimiento que claramente demuestra que es el camino que el país debe seguir y que estas decisiones del Gobierno argentino pretenden horadar, cuestionar y afectar en términos de frustrar lo que ha sido un acertado camino nacional.

Reitero que seguimos esperando respuestas. Yo no digo que el Gobierno haya jugado al achique, pero sí digo que las respuestas que se nos han dado en la mañana de hoy claramente han estado pautadas por el eufemismo, la evasiva y la justificación. A nuestro juicio, en lugar de la justificación y la evasiva, se debieron haber brindado respuestas concretas y aplicado medidas firmes para enfrentar esta situación.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR CASAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: estamos en un ámbito político y, por lo tanto, vamos a hacer consideraciones de esa índole. Creo que debemos felicitar la iniciativa del señor Legislador Pasquet en el sentido de que ha sido muy oportuno su llamado a Comisión General a fin de escuchar al Poder Ejecutivo con respecto a este tema.

Estamos ante un nuevo corralito y limitación de la libertad de los hermanos argentinos, que tiene trascendencia grave en la economía nacional. Consideramos que las restricciones adoptadas por el Gobierno argentino también constituyen una grosera violación del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, ya que el Tratado garantiza el mantenimiento de las facilidades portuarias que Argentina y Uruguay se han otorgado. Estamos convencidos de que las medidas argentinas son violatorias del Tratado del Río de la Plata. Constituyen acción directa contraria al compromiso de lograr la mayor eficacia posible de sus servicios portuarios y de ampliar las facilidades que otorgan sus respectivos puertos. Las restricciones del Gobierno argentino tampoco se compadecen con los principios y obligaciones de los Estados Parte del Mercosur, que se reconocen en su tratado fundacional. Me refiero a la libre circulación de bienes y servicios y factores productivos entre los países a través, entre otras cosas, de la eliminación de los derechos aduaneros y restricciones no arancelarias a la circulación de mercadería y de cualquier otra medida equivalente.

Pese a la gravedad de las restricciones impuestas no ha existido, como dijo el señor Legislador Abdala, ninguna manifestación con respecto a este tema por parte del Gobierno de Uruguay. Por el contrario, recibimos con asombro declaraciones del Presidente de la Administración Nacional de Puertos, en el sentido de que no se perderá volumen al final en cuanto a las toneladas en cuestión. Creo considerar que tal afirmación es una mera expresión de deseos que contrasta con la realidad. Las terminales portuarias privadas ya sufrieron una caída muy abrupta del movimiento de carga, de acuerdo con lo que se ha publicado en los medios de prensa.

Por otra parte, se adjudicó al responsable de temas portuarios del Gobierno de Argentina una afirmación de tremenda gravedad, como dijo el señor Canciller. Esta persona dijo: “Vamos a poner de rodillas a Uruguay y a Paraguay”. Esto ha sido consecuencia de una política desarrollada desde hace bastante tiempo por el actual Gobierno. Nuestro Gobierno desconoce o pretendió desconocer las enseñanzas que la historia nos ha legado, que exigen proceder con extrema cautela, decisión y férreo apego al derecho internacional, en las relaciones bilaterales o multilaterales.

Juan Bautista Alberdi, frente a los acontecimientos de la Triple Alianza, señaló: “Montevideo es al Paraguay, por su posición geográfica, lo que el Paraguay es al interior del Brasil: la llave de su comunicación con el mundo exterior. Tan sujetos están los destinos del Paraguay a los de la Banda Oriental, que el día que el Brasil llegue a hacerse dueño de este país, el Paraguay podría ya considerarse como colonia brasileña, aun conservando su independencia nominal”.

A su vez, Eduardo Víctor Haedo recordó que el héroe paraguayo, mariscal Estigarribia, le confió que le preocupaba la independencia de los países pequeños de América que veía en peligro y que temía por Uruguay y el Paraguay. Así lo relató Haedo en el seno de esta Cámara el 9 de setiembre de 1940.

Lamentablemente, aquellas alertas y temores siguen presentes y se reeditan cuando Paraguay ha logrado nuevamente la mayor flota mercante de la Cuenca del Plata y Uruguay ha logrado el desarrollo de un polo logístico portuario del mayor nivel. Las decisiones argentinas constituyen una grosera violación a la libertad de comercio y una afrenta a la independencia y desarrollo nacional. Es una nueva piedra en un muro que han establecido los Gobiernos entre ellos. No obstante, debe quedar claro que los argentinos y los uruguayos nos sentimos y seguimos hermanados pese a las cegueras de nuestros Gobiernos. Cuando Argentina desconoció una vez más la soberanía del Paraguay, contó con el apoyo del actual Gobierno. Y se dio ese apoyo sin advertir, sin ver un poquito más allá de esa hora y sin valorar debidamente que el derecho internacional es la única herramienta de protección de nuestra independencia. Todo esto sucede por los intereses de otros y estamos expuestos a estar en el desierto cuando se deben requerir consensos internacionales a nuestro favor.

Por todo esto, el Partido Nacional requiere que el Gobierno nacional rectifique el rumbo que ha impuesto a los asuntos internacionales con el Gobierno de la República Argentina. Las supuestas alianzas ideológicas que el Gobierno nacional ha intentado no

existen cuando tocan los intereses o se basan en la violación del derecho internacional.

(¡Apoyado!).

–Las alianzas ideológicas no justifican que lo político pueda más que lo jurídico. No lo justifica ahora ni nunca.

No venimos aquí a reclamar por el mero principio de defensa del derecho internacional o de la soberanía e independencia del Uruguay, que es muy importante, sino que venimos a defender a los trabajadores uruguayos y sus familias, que dependen directa e indirectamente del desarrollo portuario y de otras actividades industriales, comerciales y de servicio que están siendo seriamente lesionadas.

Como dijo el señor Legislador Pasquet, el Canciller Almagro expresó que desde el principio advirtió sobre las consecuencias de la decisión del permiso de aumento de producción de UPM, que derivaron en las posteriores medidas proteccionistas argentinas y que limitaron el ingreso de productos a Uruguay. Asimismo, el Canciller dijo: "Después de esa decisión vinieron una serie de medidas de Argentina que estaban dirigidas a Uruguay. Con el aumento de producción a UPM también nos hicimos cargo de viejos temas que estaban sobre la mesa. Pero a partir de esa decisión estos temas implosionaron. Para el comercio fue un desastre". Si el propio Canciller califica el accionar del Gobierno en materia internacional, en materia de su competencia como un desastre, indirectamente se está autocalificando como un desastre y la consecuencia debe ser pensar seriamente en la permanencia en su cargo.

Lo que cabe y se reclama es que Uruguay ejercite sus derechos para la defensa del trabajo y de la economía nacional. El Canciller Almagro hace pocas horas, en la reunión del Comité binacional de la Hidrovía del río Uruguay señaló que el primer punto de la agenda con Argentina lo constituye el dragado del río Uruguay, porque hace una diferencia absoluta en la vida de la gente de ambas orillas. Nosotros entendemos que, de ninguna manera, podemos coincidir con el Canciller en la prioridad del tema de la agenda bilateral. No coincidimos nosotros y supongo que tampoco coinciden los trabajadores y los actores de la economía vinculados al sistema portuario.

Más allá de las distracciones que pretenda señalar el Gobierno, la agenda está fijada por la necesidad de revertir el impacto desastroso de las medidas argentinas de restricción al tránsito de mercadería por nuestros puertos. El acceso al río Uruguay es importante, pero se trata de un proyecto de largo aliento que tendrá un impacto dentro de varios años y que beneficiará a ambas márgenes del Uruguay.

La prioridad, el ahora, la urgencia es la ilegítima restricción al tránsito de mercadería argentina por los puertos uruguayos.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: no tiene por qué ser obvio, pero soy de los que en este tema conoce poco, y como soy de los políticos que pienso que está bien que se hayan terminado los políticos "todólogos" y participando en un debate con un ex Presidente de la República y representantes de mi Poder Ejecutivo, me resulta difícil opinar sobre el tema de fondo, no así desde el punto de vista político.

A veces me da la sensación, como me ha dicho algún amigo que va por la vereda que voy yo –así se dice comúnmente–, de que lo que queda es declararle la guerra a Argentina, porque al tenor de algunos planteamientos parecería que nuestro Gobierno ha estado de brazos cruzados. Acá se informó de las respuestas a nivel diplomático, del manejo empresarial del asunto, etcétera, pero no nos conformó a todos, y está bien, porque este es un ámbito político. Sin embargo, ¿qué sensación queda? Que no se hizo lo suficiente. En esta sesión se dijo que hay cosas que se pueden hablar en privado, y está bien, porque se deben usar todos los ámbitos pero, como esta sesión es pública, la pregunta que nos hacemos es qué se nos está planteando. ¿Qué deberíamos hacer? ¿Ir todos a la Embajada argentina y hacer algo? ¿Vamos a Buenos Aires para hacer un piquete? ¿Qué se plantea?

Según lo que he leído y escuchado, sin saber nada del asunto, que durante la administración del doctor Vázquez y la del Presidente Mujica se apeló a distintos mecanismos para tratar de encaminar el conflicto; las respuestas fueron idénticas o cada vez más complejas. Sin embargo, los intereses de los trabajadores uruguayos en las citadas administraciones, la del doctor Vázquez o la de Pepe Mujica, al priorizar la defensa de la mano de obra uruguaya, ¿no se defendieron, pasara lo que pasara? Sí, y si en alguna forma estamos pagando precios por haber defendido nuestra identidad y el trabajo de nuestra gente, hay que bancar. Ahora, ¿qué otra cosa se podría haber hecho? ¿Ir al puerto del Buceo y con todos los barcos invadir el puerto de Buenos Aires? ¿Qué se está pidiendo? ¿Qué sensación queremos dejar en la opinión pública, que el país no está defendiendo como corresponde los intereses nacionales? Nuestro país, a pesar de ser pequeño, durante este Gobierno y el anterior, con dignidad y profesionalidad, con el respaldo político que nos dio la ciudadanía, está defendiendo a nuestra in-

dustria, a nuestro puerto y a nuestros trabajadores, y de esta forma. ¿Alguien sabe hacerlo mejor? Que lo diga, y la opinión pública en octubre le diga: "Tome el voto y hágalo así".

Hasta ahora, defendimos la instalación de industrias en nuestro país y cuando se pidió ampliar la producción, lo autorizamos, y cuando tuvimos que ampliar las estructuras de nuestros puertos, lo hicimos, pero nos tenemos que bancar que otros se enojen.

Entonces, sin saber nada –y pido disculpas a quienes saben mucho del asunto; no lo digo irónicamente, sino en serio– quiero decir que hoy mi país está hundido por las lluvias y no puedo dar a mi gente una razón más para su desazón, de que todo pasa porque el Gobierno no sabe qué hacer. Se dice: "Tenemos que ser más firmes, más duros", pero, ¿de qué estamos hablando?

Por lo tanto, quiero agradecer la información que aportaron los Ministros y respaldarlos. Asimismo, felicito al señor Legislador Pasquet por haber propuesto esta discusión y también el nivel en que se desarrolló el debate.

El ex-Presidente, actual Senador Lacalle Herrera ha dicho y demostrado muchas veces que cuando se trata de los intereses del país no se precisa mirar para el costado, porque el Partido Nacional siempre estará, y no lo pongo en duda; por eso el mensaje que quiero enviar desde esta humilde Banca es que, sin duda, se seguirán buscando los caminos del diálogo, como planteó el Canciller, con firmeza y, como planteó el Ministro Pintado, con firmeza y con paciencia, sabiendo que la fuerza y los intereses de los poderosos se nota mucho más que la sutileza, la paciencia y el trabajo en silencio.

En este sentido, rechazo cualquier duda de que no estemos defendiendo a nuestro país con todo lo que esté a nuestro alcance. Obviamente, no estoy feliz con los resultados que se han logrado hasta ahora, pero eso no depende solo del esfuerzo de mis compañeros.

Es cuanto deseaba aportar, porque no quería dejar pasar la oportunidad de participar en este importante ámbito trayendo la voz de quienes están en mi vereda.

SEÑOR SEMPRONI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR YANES.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR SEMPRONI.- Señor Presidente: a veces cuando se escuchan ciertos planteos uno piensa en el truco, cuando a veces es bueno mentir para desorientar al adversario, ya que el objetivo es ganar.

Era cuanto quería decir. Agradezco al señor Legislador Yanes por la interrupción que me concedió.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Legislador Yanes.

SEÑOR YANES.- He culminado, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay más Legisladores anotados para hacer uso de la palabra.

Cerramos la sesión del día de hoy concediendo la palabra al Legislador convocante y, posteriormente, a los señores Ministros.

Tiene la palabra el señor Legislador Pasquet.

SEÑOR PASQUET.- Señor Presidente: creo que la Comisión Permanente hizo muy bien al ocuparse de este asunto, y empezar a abordarlo; subrayo empezar porque este asunto es muy complejo e importante y no se agota en el día de hoy.

Me parece que no corresponde esperar que el asunto se resuelva en los próximos días como para pensar que esta sería la única vez que tendremos que ocuparnos del asunto. Esto seguirá, y creo que hemos hecho bien al comenzar a abordar la cuestión; cada uno analizándola desde su punto de vista, siempre tratando lo mismo que todos, que es favorecer el interés nacional. En el plano de las intenciones nadie puede dudar de nadie; el asunto es saber si coincidimos en qué hay que hacer para lograr ese propósito.

Una primera coincidencia fue que lo que está pasando es grave, serio y daña al país. Más allá de expresiones de distintos actores políticos en otros ámbitos que pudieron generar duda acerca de la importancia que se asigna a este tema, creo que en esta sesión ha quedado claro que todos entendemos que lo que está pasando es muy grave, serio y daña al país.

Además, el señor Canciller ha dicho que, de acuerdo con los informes jurídicos que dispone, las medidas argentinas son contrarias a derecho, tanto las que afectan al puerto de Montevideo, como al de Nueva Palmira. El Canciller leyó extensos pasajes de esos informes jurídicos; creo que si estos documentos no contuvieran algún pasaje que sea considerado reservado o confidencial, sería muy bueno que los tuviera la Comisión Permanente, porque es un elemento importante para entender los aspectos jurídicos de esta cuestión.

Por otra parte, entendimos que en el diálogo con nuestro Gobierno, el Gobierno argentino habría asumido el compromiso de no adoptar medidas unilaterales, como la que finalmente adoptó, mediante la Disposición n.º 1108. Creo que ese es un antecedente muy importante; no es nuevo, en el sentido de que no nos vamos a enterar ahora de que a veces Gobiernos vecinos asumen compromisos que después no cumplen. Pero, este es un antecedente específico referido a esta cuestión que no se puede pasar por alto. Porque si resulta que las medidas son contrarias a derecho y que el Gobierno argentino se había comprometido a no adoptar unilateralmente resoluciones como las que luego adoptó a través de la Disposición n.º 1108, está muy claro con qué expectativas, con qué actitud se puede ir a dialogar o, acaso, negociar sobre estos temas.

Nadie está en contra del diálogo; nadie propuso no dialogar; nadie propuso declararle la guerra a Argentina. Para un país como el nuestro, felizmente, el camino a recorrer para buscar soluciones a los diferendos internacionales es, siempre e invariablemente, el camino del diálogo; eventualmente, la vía jurisdiccional, que tampoco cabe descartar. En principio, siempre es el camino del diálogo. Entonces, si frente a un problema concreto decimos que hay que dialogar, no decimos nada nuevo; decimos lo que sabemos que tiene que ocurrir. No estamos innovando. Nadie puede decir que ha descubierto que la solución pasa por el diálogo; no. Eso ya lo sabemos todos. Es así y no puede ser de otra manera. Hay que dialogar. El asunto es sobre qué bases, en qué términos, en qué condiciones, hasta dónde, en qué plazo esperamos obtener resultados, etcétera. Pero nadie razonablemente en este país puede renegar de los caminos del diálogo, como tampoco nadie puede renegar de las vías jurisdiccionales cuando hay que hacer valer un derecho que ha sido violado. La necesidad y conveniencia de conversar existe genéricamente siempre y no vamos a estar contra eso. Lo que decimos es que con los antecedentes que tenemos en este caso, las expectativas que podemos tener no son precisamente alentadoras. Observando todo lo que ha sido la relación con Argentina y el diálogo tan reiterado durante todos estos años, no nos vamos a apear del propósito dialoguista, pero tampoco vamos a ser ingenuos, no vamos a caer en esa actitud que criticaba, con razón, el señor Legislador Lacalle Herrera, y no vamos a esperar que el diálogo produzca resultados, que a lo largo de estos últimos años hemos notado, una y otra vez, que no produce.

Según entendí, el señor Ministro de Relaciones Exteriores dijo que esa conversación ya empezó –si me equivoco agradeceré al señor Ministro que me corrija cuando haga uso de la palabra– y en ella, obviamente, estará el tema de la reserva de carga, que estuvo en toda esta discusión en el Subgrupo de Trabajo del Mercosur.

Quisiera saber –pregunta que no está incluida entre las que hice llegar por escrito a los señores Ministros– si en ese acuerdo que se está negociando entre el Mercosur y la Unión Europea hay previsiones en materia de reserva de carga en el transporte marítimo, y si esas hipotéticas previsiones –no sé si existen o no– son conciliables o podrían generar alguna fricción con el acuerdo al que se pretenda llegar en este tema. ¿Cómo incide el eventual acuerdo con la Unión Europea en este tema de la reserva de cargas entre los países miembros del Mercosur? Yo he escuchado decir que sería incompatible esa reserva de cargas en el Mercosur con el acuerdo con la Unión Europea, pero no sé si efectivamente es así, y el señor Ministro de Relaciones Exteriores podrá ilustrarnos al respecto.

Otro punto que nosotros planteábamos refiere a la interpretación política de los hechos, a la lectura que se hace de todo esto. Lo que me queda claro es que para el Gobierno el factor desencadenante y principal de todo este asunto es la autorización a UPM para aumentar su producción. Yo no digo que eso no haya incidido, porque la oportunidad en que se dieron los hechos indica que claramente fue así. No le daría ese papel predominante o casi excluyente que se le da, porque me parece que las otras consideraciones también pesan, en particular, ese reiterado objetivo argentino de que las cargas argentinas salgan por puertos argentinos. Y esto es de largo plazo, de fondo, va más allá de cualquier acuerdo de reserva de carga que, en definitiva, hace a las marinas mercantes y no a los servicios portuarios. Cuando se dice que las cargas tienen que salir por los puertos argentinos, se está haciendo cuestión de los servicios portuarios, no de la flota mercante. Este es un tema de fondo que no podemos soslayar.

El otro factor que señalé que había incidido refiere a todo lo relacionado con el trámite en el Subgrupo de Trabajo n.° 5 del Mercosur, relativo al acuerdo de transporte, que Uruguay no quiso firmar en 2005 y tampoco después.

Aquí tenemos visiones distintas con los representantes del Gobierno porque, a mi juicio, el país no estuvo feliz en la gestión de este asunto, en la actuación que tuvo en el mencionado Subgrupo de Trabajo n.° 5 del Mercosur. Reitero, la negativa inicial fue un buen punto de partida para negociar, una buena base para plantarse firme y, a partir de allí, conversar. Pero, me parece que no se acertó cuando fueron pasando los años, se sucedieron las reuniones del Mercosur a través de sus distintos grupos y nos mantuvimos en esa actitud negativa, no solo sin proponer variantes merecedoras de consideración, porque decir que acepta-

mos la reserva, pero no para los *feeder*, obviamente, vaciaba de contenido cualquier acuerdo posible. Esa no era una propuesta como para seguir conversando. Es otra forma más elaborada de decir que no, pero no solamente cuando se mantuvo esa negativa, sino cuando no se aportaron esos estudios técnicos que se nos reclamaron, esos estudios del impacto de la eventual reserva de cargas en nuestra realidad.

Se nos ha dicho por parte de los señores Ministros –creo que lo dijo el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas– que los estudios sí se presentaron, que no hubo omisión, pero no se hizo en su totalidad porque había partes reservadas o confidenciales. De las actas a las que tuve acceso –que seguramente no son todas–, no surge en ningún momento que la delegación uruguaya haya dicho que había presentado los estudios. Al contrario, lo que surge –di lectura a los fragmentos correspondientes– es que una y otra vez se le echa en cara al representante de Uruguay no haber presentado esos estudios, que debía haberlo hecho tiempo atrás. Y la respuesta fue el silencio o decir que de todo esto se iba a informar a nuestro Gobierno. Ahora bien, no parecen respuestas suficientes. Cuando yo hablé de la incomodidad del delegado, no me referí a la incomodidad en la defensa del interés nacional, –que eso no es una comodidad, sino un honor para todos–, sino a la incomodidad de que le enrostren a uno un incumplimiento de tareas que debió haber desempeñado, y no atine a responder lo que tiene que responder. Porque si los estudios se presentaron, ¿cómo soportó el delegado uruguayo callado la boca que le dijeran una y otra vez que no los había presentado? ¿Le erramos con la elección del delegado? Y si había cuestiones confidenciales, me pregunto por qué no se dejó constancia de que teníamos los estudios pero que no los íbamos a presentar porque son confidenciales, y que lamentábamos haber aceptado en algún momento el compromiso de presentarlos porque ahora no podemos cumplir con ese compromiso por esa razón: la confidencialidad. Pero nada de esto se dijo. Solicito a los señores Legisladores que consigan las actas de ese Subgrupo de Trabajo n.° 5 del Mercosur, que pasen las páginas, que lean y advertirán cómo se dan el lujo de decirnos que si precisamos plata nos pagan los estudios. Y nadie contesta lo que hay que contestar.

Creo que la gestión de Uruguay en ese Subgrupo de Trabajo n.° 5 del Mercosur no fue feliz por todo esto que he dicho. Además, considero que no se previó que en algún momento eso podía desembocar en algo como la Disposición n.° 1108. No se previó pese a que en 2010 ya hubo un conato de llegar a algo así. Entonces, con ese antecedente había que prever. A mi modo de ver, en este caso se incurrió en error.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores dijo enfáticamente que no es así y que se realizaron todas las gestiones habidas y por haber, que se propusieron fórmulas alternativas, que se negoció, que se insistió, que se dialogó, que se mantuvo permanentemente el foco del interés sobre ese Subgrupo de Trabajo n.° 5, sobre ese acuerdo de transporte del Mercosur, que en ningún momento se omitió la consideración atenta, estricta de lo que estaba pasando, que no se dejó de hacer nada de lo que debió hacerse; pero los resultados fueron los que fueron.

Esa explicación no me resulta de recibo; insisto en que allí la gestión no fue exitosa. Las explicaciones del señor Ministro me hacen acordar –lamento la referencia, porque sé que es hincha de Nacional– a las declaraciones que realizaba Tito Goncalvez después de los partidos que perdía Peñarol; él decía que habían jugado un partido perfecto, pero los tres puntos se los llevaban los otros. Bueno, acá estamos frente a algo similar; se dice que se hizo todo bien, que se realizaron las gestiones, se formularon propuestas alternativas y que se estuvo atento pero, finalmente, un día nos cayó encima la Disposición n.° 1108, y estamos donde estamos. Creo que en este asunto no salió bien librado el país.

De cualquier manera, el asunto es qué hacemos de acá para adelante. Por supuesto, hay que dialogar; sobre eso, no decimos nada, porque está bien que sea así, pero además de eso, ¿qué se hará? De lo manifestado por el Canciller, infiero que se inició una gestión con el Gobierno argentino –me corregirá si me equivoqué en la apreciación–, pero lo que nosotros decimos es que nuestra respuesta frente a lo que está ocurriendo no puede ser solo hacer gestiones ante un Gobierno que sabemos que adopta actitudes inamistosas contra Uruguay –lo que ha demostrado una y otra vez– y asume compromisos que después no cumple. Nuestra respuesta no tiene que ser esperar de allí, del otro lado del río, la solución a nuestros problemas. Lo que debemos hacer es tratar de fortalecer nuestros puertos para que sea la carga argentina la que haga fuerza para venir aquí, para que sean los exportadores argentinos los que presionen a su Gobierno y le reclamen soluciones, para que sean ellos los que protesten porque los hacen pagar más, les imponen trámites administrativos demasiado pesados y les dificultan la salida expedita a las grandes rutas oceánicas, que son las razones que hacen que quieran venir –como lo hacen cuando pueden– a los puertos uruguayos. Por ello hicimos hincapié en el dragado a catorce metros del canal de acceso al puerto de Montevideo.

El señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos dijo –no sé si entendí bien; de pronto me equivoqué y agradezco la corrección– que como nosotros contamos desde el Cero Wharton que, en los hechos, implica que empezamos a contar un metro después de la realidad, trece metros de profundidad

equivaldrían a catorce; si es así, empecemos a decir, urbi et orbi, que nuestro canal de acceso tendrá catorce metros de profundidad, y cuando pregunten, explicaremos lo del Cero Wharton. Pero hasta hoy, aceptamos que nuestro canal no tiene catorce metros, y eso perjudica la propuesta del puerto de Montevideo para las líneas de navegación.

No decimos esto porque catorce metros sea la cifra mágica, sino porque los puertos brasileños ya tienen esa profundidad. Entonces, si es así, y nosotros no llegamos –salvo que les demos la explicación sobre el Cero Wharton–, presumiblemente, los barcos van a elegir quedarse en el puerto de Rio Grande y que sean los *feeders* los que establezcan la conexión entre Rio Grande y Montevideo. Por lo tanto, me parece que no está de más adoptar esa medida y proponerse el objetivo de llegar a los catorce metros; de ese modo, podremos trabajar en lo que realmente nos puede dar resultados, que es fortalecer nuestra posición, y no esperar que las soluciones vengan por el lado de la conversación con Argentina.

Tampoco esperamos maravillas con respecto a una disminución en la tarifa; no pensamos que sea el elemento determinante, aunque creemos que puede servir y ayudar en un momento como este. Sabemos que la tarifa del puerto se determina en función de una paramétrica establecida por una serie de normas, y quizás eso introduzca una cierta rigidez en el tema. Tal vez sea así, pero de las palabras del señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos se desprende que no es tan así. Digo esto porque si en función de esa paramétrica y esas normas el puerto había propuesto un aumento de tarifas del 15 % y después de la intervención del Ministerio de Economía y Finanzas ese porcentaje se abatió al 9 %, queda claro que las paramétricas admiten cierta elasticidad.

Con ese criterio de flexibilidad y adaptación a la coyuntura, me parece que el mensaje que debe salir hoy del puerto de Montevideo y de los puertos uruguayos al mundo es que nosotros no aumentamos las tarifas. En realidad, en esta situación tan grave en la que nos han colocado, frente a este desafío que nos plantean, no hay medida que esté de más para afirmar nuestra voluntad en cuanto a que los puertos del país sigan teniendo el papel que a lo largo de la historia quisimos que tuvieran en nuestra relación con la región y el mundo.

Por otra parte, en materia de manejo de tarifas, todos sabemos que es posible obtener ciertos márgenes de elasticidad; eso ha sido demostrado en los últimos tiempos con el manejo que se ha hecho de la tarifa de UTE: cuando se llega a fin de año y hay que evitar que la inflación llegue al 10 %, se adapta esta tarifa. Entonces, cuando se desafía al puerto de Montevideo y al puerto de Nueva Palmira, no es cuestión de creer que la tarifa de la ANP tenga que ser un mandato inexorable de cumplimiento estricto para no violar quién sabe qué normas.

Señor Presidente: no insistimos sobre estas cuestiones porque creamos que sean la solución inmediata a nuestros problemas –porque no la hay–, sino porque creemos que es el rumbo que debemos transitar –más allá de las vicisitudes que nos plantea el Gobierno argentino, que le han hecho tanto mal a Uruguay– si queremos que un día nuestros puertos recobren la consideración y la proyección que deben tener.

Con estas consideraciones cerramos nuestra participación en el debate del día de hoy.

Solo nos resta señalar que estimamos que en el curso de la jornada los señores Ministros y los jerarcas que los acompañan hayan dicho lo que tenían que decir acerca de los temas planteados en nuestras preguntas. En algún caso, las respuestas conformaron; por ejemplo, me pareció muy categórico y contundente el señor Ministro de Relaciones Exteriores cuando se refirió, por ejemplo, a la pregunta número 6, que hacía referencia a qué opinaba el Gobierno, desde el punto de vista jurídico, acerca de la compatibilidad de las medidas argentinas con las normas del Mercosur y, en particular, con el Protocolo de Montevideo de 2005 sobre el Comercio de Servicios del Mercosur. Reitero que el señor Ministro fue muy preciso y categórico sobre eso y nos alegramos de que los informes técnicos manifiesten lo que él dijo aquí.

Sin embargo, sobre otros puntos tenemos diferencias, como las que hemos ido señalando, y en estos términos, podemos dar por respondidas las preguntas.

Es cuanto quería expresar, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Señor Presidente: definitivamente, para nosotros fue muy importante contar con la oportunidad de venir a la Comisión Permanente a explicar las medidas que adoptó el Gobierno uruguayo con relación a las disposiciones argentinas vinculadas a navegación y puertos.

En esta Sala, también se realizaron planteos respecto a temas políticos que son más profundos. En realidad, nunca pude apreciar lo referido por el señor Legislador Lacalle Herrera en cuanto a la benevolencia de los poderosos, ya que las conversaciones,

negociaciones y discusiones que mantuvimos con la República Argentina sobre temas estratégicos siempre estuvieron desprovistas de cualquier tipo de benevolencia. Al Legislador Lacalle Herrera le consta lo arduas y duras que fueron las negociaciones en el marco de la CARP y la CARU, o con respecto al Frente Marítimo y los temas de la pesca. Las instancias bilaterales siempre fueron difíciles, y hasta se dio una situación que en un momento la prensa llamó "la guerrita de los Cancilleres", simplemente, porque sacamos tres comunicados planteando firmemente la posición de Uruguay respecto a otros comunicados o posicionamientos argentinos.

Por otro lado, en ningún momento se dijo que debimos haber hecho una cosa en lugar de otra. En realidad, nosotros hemos marcado camino en cuanto a la gestión de la política exterior y a la relación con Argentina, ya que tratamos de avanzar sin entregar el 30 % del dragado del canal Martín García para que se financie el dragado de un canal que no existe, la jurisdicción plena Río de la Plata abajo y la administración exclusiva del dragado del canal del Indio.

Esta es una de las cosas que hoy verdaderamente se ponen sobre la mesa cuando planteamos el dragado del puerto de Montevideo. Se dice: "No sabemos cómo el dragado del puerto de Montevideo va a afectar la navegación por el canal del Indio, donde los barcos van bajo jurisdicción prácticamente argentina".

Entonces, nada de eso se entregó en esta Administración. Acá siempre se planteó el interés de manera fuerte, firme, clara, concreta, y no se fue para atrás ni un tranco de pollo, como se ha dicho en otra oportunidad. Siempre, aun en las peores y más adversas condiciones, hemos planteado el dragado del canal Martín García, porque favorece a todos: a Corporación Navíos y a todos; pero también hemos planteado el dragado del río Uruguay. ¿Por qué? Por un sentimiento que los Intendentes tienen muy presente.

Hace días, hablando con ellos, me dijeron: "Somos moneda de cambio. Ustedes van a arreglar el Martín García o el puerto de Montevideo y van a tirar el dragado del río Uruguay por el camino". No; no es moneda de cambio. ¡El interior no es moneda de cambio nunca! ¡Jamás! Eso lo ponemos sobre la mesa y lo decimos: ¡el desarrollo de proyectos productivos en el interior es para nosotros prioridad uno! El dragado del Martín García también es prioridad, así como el dragado del puerto de Montevideo, y no vamos a aflojar en ninguna de esas cosas.

Entendemos que no es solamente lo que se logró –dijo el Legislador Lacalle Herrera–, sino también lo que se evitó. Lo que se logró, lo hemos dicho, lo hemos escrito –hay un material que anda circulando que contiene doscientos logros en materia de política exterior, algunos de los cuales corresponden a la relación con Argentina–, pero también es lo que se evitó, que no consta en ese documento. Lo que se evitó es mucho de lo que vino después, cuando se autorizó el aumento de producción de UPM; ahí es que surge todo esto. Podemos decir cualquier cosa, pero si no hubiera habido ese aumento de producción de UPM, no estaríamos hablando hoy acá de la Disposición n.º 1108; no habría existido, de eso estoy seguro, porque habíamos logrado evitar este asunto en estos cuatro años de gestión de política exterior. Entonces, no es solamente lo que se logró, ¡es lo que se evitó en todo este tiempo! Y hay muchísimas cosas más que todavía quedan pendientes.

Nunca buscamos ninguna congruencia ideológica, porque tampoco es tan fácil. El interés nacional lo hemos tenido absolutamente claro y el cuerpo profesional que nos acompaña en el día de hoy y en la gestión está más que probado.

Asimismo, creo que hubo algunos problemas de escucha o de comprensión, fundamentalmente, de parte del Legislador Casas, que preguntó: "¿Qué medidas concretas tomaron?". Ahí hubo un problema de comprensión; creo que ese es el único desastre que tenemos acá. Esas medidas –por las dudas, las repito, para que esta vez tome nota o las lea en la versión taquigráfica– fueron las siguientes: primero, nota de protesta inmediata, con los fundamentos que hemos expuesto acá; segundo, los estudios jurídicos correspondientes que podrían llevarnos al Sistemas de Solución de Controversias del Mercosur; tercero, proponer mesa de diálogo; cuarto, plantear protesta en el SGT 5 y replantear la posibilidad de firmar otro acuerdo multilateral de cargas en el Mercosur; quinto, propuesta de mesa de diálogo con Argentina; sexto, una reunión de los Presidentes; séptimo, una propuesta concreta de acuerdo de transporte marítimo bilateral con la República Argentina. ¡Siete medidas! No son pocas, sobre todo, teniendo en cuenta que acá no se cayó una sola idea, como dije anteriormente. Esto diluye los pedidos de "rectificar el rumbo", "más firmeza". ¡Por favor! ¡No se puede hablar con liviandad en materia de política exterior! La política exterior tiene un concepto fundamental: cuanto más se aleja el discurso que debo llevar a la negociación del discurso para la barra en la política interna, obviamente, peores son las condiciones de negociación.

Los temas de política exterior siempre merecen seriedad, estudio y análisis, no la liviandad y superficialidad con que se expresó el Legislador Casas.

Respondimos muchos de los planteos y preguntas del Legislador Ope Pasquet. La que nos quedaba pendiente en el repaso que hicimos fue la número 12, es decir, si consta al Gobierno uruguayo que Brasil

y Chile cumplan con la decisión de la Unasur de no permitir el ingreso de los buques que enarbolan el pabellón británico en las islas Malvinas. Nos consta la aplicación de esa medida. Siempre está abierto a que alguna de las partes se exprese. Probablemente, la que tenga que hacer más seguimiento en este caso es la República Argentina, que, obviamente, ya habría planteado cualquier dificultad que hubiera existido a ese respecto en cualquiera de los otros países. Igualmente, no hemos tenido información en el sentido de que Brasil o Chile no hayan aplicado estas medidas. Más bien nos consta exactamente lo contrario.

Asimismo, el diálogo puede ser más o menos alentador. El Sistema de Solución de Controversias es decididamente desalentador, especialmente, el del Mercosur. Ninguna de las tres veces que ganamos soluciones de controversias con Argentina en el Mercosur se aplicó el laudo arbitral. En el caso de los neumáticos remoldeados y el levantamiento del corte de los puentes, no se aplicaron los laudos favorables a Uruguay. Y en el caso de las bicicletas, a pesar de que el fallo fue favorable a Uruguay, Argentina dijo que iba a aplicarlo, pero se tomaron otras medidas, como la decisión 1108, que dejó sin efecto la posible solución que podíamos tener por ese tema.

Entonces, podemos ir a ese Sistema de Solución de Controversias en caso de que el diálogo falle. Vamos a ir al diálogo y lo vamos a trabajar con la misma seriedad con que se ha trabajado en la CARU, en la CARP, en el Frente Marítimo y con la Comisión de Comercio en todo este tiempo, resolviendo los temas que traen empleo y trabajo a los uruguayos, porque por algo en esta Administración hemos batido un récord de nivel bajo de desempleo; porque es la prioridad.

En cuanto al SGT 5, planteamos los principales problemas que nos causaba el acuerdo multilateral del Mercosur y la necesidad de negociar un acuerdo alternativo. Hoy, por primera vez, a la luz de la Disposición n.° 1108, hemos tenido el apoyo de Brasil y de Venezuela para comenzar la redacción de un texto que nos permita salir de ese atolladero. Asimismo, es un tema que hemos trabajado en el ámbito bilateral; nunca lo hemos soslayado. Desde 2010 –en que arrancamos– hasta ahora, ha sido imposible soslayar el tema de los trasbordos y el dragado del puerto de Montevideo; ha sido una constante. Probablemente, el último día de mi gestión, estaré hablando de algo relativo al puerto o de UPM.

Lo que rompió esa lógica fue el aumento de producción de UPM, con el que todos estamos de acuerdo y hemos defendido a nivel de Gobierno. No nos cayó encima; sabíamos cuáles eran los temas sensibles en los cuales existía la posibilidad de que se afectara el interés de Uruguay, y uno era que tomáramos una decisión de aumentar la producción. Eso está más que claro; lo anunciamos antes y lo dijimos durante; era algo que sabíamos. Pero un país debe tomar una decisión porque se respeta a sí mismo, y la decisión de aumentar la producción de UPM se tomó porque el país se respeta a sí mismo y puede tomar una decisión soberana al respecto. Nosotros vamos a hacer todas las gestiones oficiales y públicas que podamos en todos los ámbitos correspondientes, inclusive hemos estudiado la posibilidad de abrir instancias en la Organización Mundial del Comercio; veremos si ese diálogo puede resolver este tema.

En cuanto al contacto con los empresarios, sin perjuicio de que se haga, que no se diga o que no se pueda decir, también es apoyo del sector privado y lo hemos coordinado con ellos para que tomen esa iniciativa de hablar con su contraparte, y con los trabajadores uruguayos para que hablen con los trabajadores argentinos con el fin de contrarrestar estas medidas en el otro lado.

En cada uno de estos casos pueden ver que hemos tomado las medidas adecuadas, hemos dado continuidad a esas medidas, tenemos un proyecto de negociación, hay una estrategia clara, tenemos los textos, tenemos los fundamentos jurídicos y los fundamentos políticos. Hemos blindado al país de los efectos políticos y de los efectos económicos, y hemos blindado al país de los efectos jurídicos en cada una de las instancias. Verdaderamente, la gestión ha sido absolutamente profesional.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR CASAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: creo que –como dicen los muchachos hoy– al Ministro se le disparó la moto.

Humildemente, hablamos de lo que entendemos conveniente. Creo que cuando el señor Ministro dijo que se pudrió todo, ahí sí habló con liviandad.

Reiteramos que entendemos que hay que trabajar con más profesionalismo. La gente espera resultados y no los hemos logrado. Considero que el más optimista de los uruguayos en todos los ámbitos sabe que, tal como está planteada la cosa, vamos por mal camino.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Queremos agregar algunas cosas a lo que consideramos fue un enfático pero excelente cierre de nuestro colega, el señor Canciller, que deja a las claras –se podrá compartir o no– cuál es nuestra visión.

Desde nuestro punto de vista, mientras ocurre lo que deseamos que ocurra, que es un resultado favorable para el Uruguay en estas negociaciones, seguiremos promoviendo el puerto de Montevideo y el puerto de Nueva Palmira con las medidas que hemos tomado –que no voy a reiterar para no aburrir al Cuerpo–, que implican no perder conectividad y la sustitución de los clientes que eventual o teóricamente se pierden por otros o, si conseguimos el objetivo, incrementar los clientes.

Con respecto a otras cosas que se han dicho, no quedó claro que el informe técnico no lo presentamos en el Subgrupo 5 sino que fue presentado en el Grupo Mercado Común por el mismo delegado, quien lo fundamentó técnicamente con los resultados que señalaba el Canciller. Nosotros no estábamos de acuerdo con lo que se nos planteaba, y fundamentamos, solo que no entregamos la información porque no nos parecía pertinente hacerlo –no lo hace nadie– en esta oportunidad, en defensa del interés nacional que se nos reclama acá que supuestamente no defendemos.

En cuanto a las tarifas, insisto en el concepto que manejó el Presidente de la ANP. Estamos hablando de un ajuste de la paramétrica que no respondió a las aspiraciones de la Administración Nacional de Puertos, que fue sensiblemente menor a lo que aspiraba la ANP, entre otras cosas, porque no somos ajenos a la realidad y a lo que pasa allí. Sin embargo, destaco que en la comunidad portuaria no ha habido reacciones contrarias a este ajuste. No es el ajuste el que, teóricamente, afectaría elementos de competitividad con los cuales estamos comprometidos: barco, flete, terminal, reducción de tiempo de espera y costos en general, y lo que hemos hecho en Nueva Palmira, que es tratar de asegurar que los trenes de 12 barcazas lleguen a muelle sin ninguna alteración en su número.

Tenemos una visión realista; no es optimista ni pesimista, es realista. Sobre la realidad estamos actuando con los instrumentos y herramientas disponibles en función de los objetivos del país. Se podrá estar de acuerdo o no en cómo lo hacemos, pero lo hacemos con convicción, con firmeza y en defensa, primero y antes que nada, del interés nacional.

Era cuanto tenía para decir, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con esta intervención, damos por finalizada la comparecencia de los señores Ministros.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra por una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: solicito un intermedio de diez minutos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la propuesta del señor Legislador Yanes.

(Se vota:)

–11 en 11. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

La Comisión Permanente pasa a intermedio.

(Es la hora 14 y 55).

–Continúa la sesión.

(Es la hora 15 y 10).

10) COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA, TABARÉ AGUERRE, A FIN DE INFORMAR SOBRE LA EXPORTACIÓN DE GANADO EN PIE

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el segundo punto del Orden del Día que refiere a recibir información sobre la exportación de ganado en pie.

Invitamos a pasar a Sala al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, ingeniero agrónomo Tabaré Aguerre, y al señor Subsecretario, ingeniero agrónomo Enzo Benech.

(Ingresan a Sala el señor Ministro y el señor Subsecretario de Ganadería, Agricultura y Pesca).

–Se va a votar la autorización para que el Director General de Secretaría, doctor Alberto Castelar, y el Director General de la Dirección General de Servicios Ganaderos, doctor Francisco Muzio, comparezcan en Sala en calidad de asesores del señor Ministro.

(Se vota:)

–5 en 7. **Afirmativa**.

(Ingresan a Sala los asesores del señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca).

–Tiene la palabra el señor Legislador Lacalle Herrera, quien solicitó la presencia del señor Ministro en Sala.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Señor Presidente: agradezco al señor Ministro y a sus asesores por estar hoy aquí.

Por si algún integrante de la Comisión Permanente no lo sabe, y para evitar cualquier suspicacia, quiero volver a informar que soy productor rural. Hace cuarenta y tres años que administro el campo de nuestra familia. Estamos afincados en Cerro Colorado hace 118 años y, dependiendo del año, vendo entre 120 y 150 terneros.

El tema de la convocatoria se inscribe dentro de lo que fue una muy buena obra del Gobierno del Partido Nacional, que tuve el honor de presidir, en materia de liberalización del mercado de la carne y en general de todo lo que tiene que ver con la ganadería: eliminación del *stock* regulador, liberalización de los arrendamientos. Este régimen de libertad permitió el avance tremendo que tuvo la ganadería de nuestro país a partir de los años 1992-1993, que continuó prácticamente hasta hace un par de años en un crecimiento constante.

Todos sabemos que hay dos factores en el tema de la producción de ganado de carne, que es la producción que empieza con la cría y termina con la invernada, y los frigoríficos que son los que faenan y negocian con el exterior. Cuando se establecieron estas normas de libertad, que son las que, reitero, permitieron el avance de este mercado, de esta producción, también se planteó una válvula de seguridad, que es la exportación de ganado en pie. Todos sabemos por qué se estableció: para que la oferta no quedara prisionera de la demanda. Así se estableció esta válvula que nadie desea que sea utilizada. Lo ideal es que el país produzca tanto como pueda faenar y exportar, cerrando un círculo virtuoso de producción como la ganadería de carne, la primera de las actividades de los orientales.

La exportación de ganado en pie fue establecida en forma absoluta y muy clara por el Gobierno de aquel entonces, con la firma del Ministro Álvaro Ramos, recordado amigo y compañero de tareas de aquella época, y creo que no hay nadie en el sector que no recuerde como acertadas esas decisiones.

Los que hemos vivido suficiente sabemos que en algunas épocas ha sido mejor negocio para los frigoríficos y en otras para la escalera, para la cadena de producción. Eso es lo ideal. No hay nada peor que pensar que todos tienen que ganar siempre. Hay que tener la serenidad de ver que, siendo lo más equitativo posible –uno nunca puede serlo del todo–, las condiciones para que funcione la industria son necesarias para que se mantenga la producción y viceversa.

Últimamente, en los años 2009 o 2010, se concretaron unas cuantas exportaciones de ganado en pie. Quiero decir que en esto no hay antinomias. Usted, señor Presidente, fue Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca y sabe, porque estuvo ahí dentro, cómo funcionan estas cosas. Hay que jugar siempre a lo grande. Fue así como el país impulsó los 3:000.000 de nacimientos, las 3:000.000 de señaladas, una meta a la que hemos estado bastante próximos. Lamentablemente, esta cifra descenderá por distintas razones que en todo caso luego mencionaremos. Si pensamos en grande, no tendremos que andar buscando mercados para colocar la carne; siempre tendremos mercado.

Nos parece que lo que hace falta en este momento es, en primer lugar, ver las cosas en su totalidad; en segundo término, cumplir con las normas de libertad de producción, que son las que se han fijado en aquel entonces y, luego, dar la mayor certidumbre posible a los factores de producción. Todos los que trabajamos con el clima sabemos que basta con asomarnos a la ventana en el día de hoy para saber qué certidumbre tendremos. ¡Ni les cuento los arrozales, que el señor Ministro conoce bien, con estas lluvias tan tremendas y la falta de luminosidad que han tenido en estos días! Tenemos que tratar de suministrar las certidumbres que dependen de lo humano. Los Gobiernos –lo digo sin pretender ponerme filosófico– tienen que achicar el margen de lo imprevisto, y con eso bastante hacen, porque el imprevisto siempre está como compañero de la vida del ser humano.

Me refiero a un tema muy concreto. La exportación de ganado en pie tuvo sus mejores días: un buen número de cabezas, mejora de toda la producción de terneros, reserva de más terneras, más vaquillonas y por tanto más vacas de cría, que para los criadores es el proceso más caro de toda la cadena cárnica. Es decir, había una perspectiva, no de crecimiento para siempre ni de riqueza asegurada sino de esperanza, de bienvenida a los ciclos biológicos, como los de la fotosíntesis, que en definitiva son los que nos hace funcionar.

Sin embargo, últimamente ha habido señales que no han sido positivas como las anteriores. Se me informa que en los años 2012 y 2013 se exportaron muy pocas cabezas en pie, sobre todo a Turquía, que es el mercado ávido por nuestra exportación. Esto ha preocupado a todos. Por supuesto, no ha faltado el que me ha dicho: “Los frigoríficos están enojados porque vas a llamar al Ministro de Ganadería al Senado por el tema del ganado en pie”. Creo que los frigoríficos deben estar más preocupados por las promesas de regreso del Frigorífico Nacional; eso sí sería el fin de la industria frigorífica. Me parece que tenemos que mirar las cosas desde el punto de vista que nos exigen nuestros votantes; debemos tratar de ver la imagen

completa: estos dos factores de producción y la válvula de seguridad para evitar que haya un mercado cerrado. El señor Ministro tendrá su opinión al respecto; para eso le solicitamos que viniera.

Lo único que quiero pedir al señor Ministro, como resultado de esta visita que amablemente nos hace, es que le diga a todo el país, sobre todo al mercado y a la producción, que todos los permisos van a ser habilitados –no pueden dejar de serlo, más allá de los requisitos que se han puesto– y que no habrá demoras, porque tampoco se puede esperar meses por esos permisos. Eso hará bien a todo el sector productivo, repito: criador invernador y, en la parte productiva, frigoríficos. Y el Gobierno tiene que hacer lo menos posible; esos son los gobiernos buenos: los que no molestan a la producción.

En este caso, creo que convendría no hablar mucho, porque el Presidente de la República, que es tan proclive a opinar, a fin de año se había puesto bravo con los frigoríficos. Ahora ya rumbeó para otro lado; se distrajo con otra cosa. Creo que debe haber opiniones oficiales. Por eso pedimos al señor Ministro –si está de acuerdo; no le vamos a poner el cuchillo en la verija– que nos diga que habrá exportación de ganado en pie garantida, que se van a habilitar todos los permisos y no se van a demorar más que lo mínimo indispensable. Entonces, todos nos iremos mucho más tranquilos: los frigoríficos y los productores en general.

Con respecto al tema de las cuarentenas, no todo el mundo tiene las instalaciones para ello. No sé si se trata de cuarenta días, como el nombre lo indica o si, por atavismo, se llama así a otro período. El señor Presidente me indica que tengo razón, que no son cuarenta días. Eso es lo único que pedimos al Ministro. No le pedimos mucho tiempo; sabemos que está muy ocupado y, seguramente, preocupado, porque estos días no son fáciles para él. Solo queremos que nos diga que el Ministerio y el Gobierno van a garantizar que todos los pedidos de exportación de ganado en pie van a ser habilitados, como lo indica la norma y como conviene al interés del país. Creo que más allá de que haya posiciones filosóficas, en la puridad de los hechos, lo que nosotros hemos señalado es lo mejor a lo que se puede llegar en las siempre imperfectas obras económicas y comerciales de los seres humanos.

¿Vio, señor Ministro? Salió corto como patada de chancho. Es nada más que eso. Solo le pedimos certezas públicas, lo que ayudará a que el señor Ministro tenga un tema menos para este año, que será bastante complicado.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente: este es un tema que parece sencillo, pero no lo es, en la medida en que la importancia del instrumento está asociada al funcionamiento de un sector que tiene particularidades productivas pero, sobre todo, particularidades vinculadas a los aspectos comerciales, a los aspectos sanitarios y también a los climáticos.

Como orden requieren las cosas, creo que es importante complementar la información que en la pregunta incluyó el señor Senador, para observar brevemente cuál ha sido la historia de la normativa vinculada al comercio, sobre todo al comercio de animales en pie.

En realidad, un país que, como veremos más adelante, está superando la producción de 1:000.000 de toneladas de peso de animales en pie y 530.000 y 540.000 toneladas de peso carcaza, como todos sabemos, tiene un componente fundamental de la viabilidad del negocio en la exportación, porque exportamos 380.000 toneladas y consumimos 140.000 o 150.000.

Esa exportación, que ha sido tan dinámica y que ha evolucionado tanto en materia de número de mercados y de precios relativos en los últimos años, se sustenta, en primera instancia, en aspectos vinculados a la sanidad. De manera que el estatus sanitario de Uruguay, un activo nacional producto de una política de Estado, no de la política de un Gobierno, se transforma en algo que, evidentemente, tenemos que cuidar.

Esto no es novedoso. La primera ley que regula la sanidad es del año 1910. La antigua Ley de Policía Sanitaria ya establecía condiciones y restricciones para el comercio de animales vivos y, sobre todo, restricciones para la compra o la venta.

De manera que las primeras referencias a la norma vinculada a la exportación de animales data del año 1910; es la antigua Ley de Policía Sanitaria que refiere a la necesidad de establecer que se realicen certificaciones sanitarias para el comercio. Alguien podría pensar que en ese entonces se trataba de normativas vinculadas a la importación de animales, dado que por esa época había un importante flujo de reproductores y de mejoradores genéticos, pero el Legislador de ese tiempo también previó normas con respecto a la exportación. Eso estuvo vigente durante muchos años.

En el año 1981, a través del Decreto n.° 313, se establecieron las normas que autorizaban la exportación de ganado, siempre y cuando fuera considerado

un negocio de interés general. Ahí había una actitud restrictiva a permitir o no el negocio en función de otra condición.

En el año 1984, se reglamenta el funcionamiento de los predios destinados a la concentración de ganado para la exportación de ganado en pie.

En el año 1988, se dictan una serie de normas que tal vez no sean relevantes en el ejemplo de ganado de carne, porque estaban vinculadas, básicamente, a la exportación de ganado lechero.

En el año 1992, el Decreto n.° 457, establece que se libera la exportación e importación de ganado bovino para los novillos para faena, terneros, terneras y vaquillonas de hasta dos dientes, para las especies ovinas y equinas. Para las demás categorías se requerirá autorización del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Es decir que el enfoque es liberal para determinadas categorías, y proteccionista para otras.

En su artículo 5.° establecía los datos que deberían contener las solicitudes, el procedimiento administrativo a seguir, y lo que más nos importa, desde el punto de vista de la función de autoridad sanitaria competente que tiene el Ministerio, es la redacción de las normas vinculadas con el establecimiento de los controles sanitarios necesarios, así como la fijación de plazos para su cumplimiento. Eso estuvo en vigencia hasta el año 1998, momento en que se dictó una norma más liberal que la del año 1992, que no establecía ninguna condición para las categorías de reproducción. Es decir, que se derogó el artículo 2.° que establecía una autorización especial para las categorías de vaquillonas o vacas de cría.

De ahí en adelante, el mecanismo que ha funcionado siempre, ha sido el mismo. En realidad, la mal llamada "autorización a la exportación de ganado en pie" no es más que cumplir con un procedimiento administrativo y sanitario, que refiere a la identificación de conjuntos de animales en determinados predios, que cumplan con la normativa para llevar adelante el llamado cuarentenado –que, como bien se planteó en la pregunta, no siempre son los famosos cuarenta días–, que implica una serie de requisitos y de condiciones, algunos establecidos por la autoridad sanitaria uruguaya, y otros por el país comprador.

Desde 1998 hasta noviembre del año pasado, la reglamentación fue la misma. Estos decretos dieron lugar a resoluciones ministeriales –que yo creo que por razones de tiempo no voy a detallar– que se fundamentan en ellos.

El 18 de noviembre de 2013 se creó un Registro Nacional de Operadores Comerciales dedicado a la importación y exportación de animales y productos de origen animal, de la misma manera que tenemos un Registro de Productores en Dicose, y uno de camiones en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se trata de un registro que nos permite interactuar ordenadamente con aquellos actores.

Pero permítaseme aclarar que el objetivo de la creación del Registro Nacional de Operadores Comerciales apunta a eliminar el funcionamiento –yo diría especulativo– que se estaba dando. Por razones que voy a explicar con números en la siguiente presentación, hemos tenido circunstancias comerciales de los países compradores y relaciones de precios entre los países vendedores que han determinado un comportamiento que generó una especie de sensación.

Al respecto, agradezco esta convocatoria, porque hace cuatro años que estoy diciendo que no hay dudas de que la exportación de ganado en pie está abierta, y que a partir de nuestros inconvenientes hemos tenido la capacidad de llevar adelante todos las otras funciones y servicios que como autoridad sanitaria competente debemos hacer, además de las autorizaciones.

De manera que generamos la misma situación que regía desde los años 1992 y 1998. Un exportador tenía que ir al Ministerio a presentar una solicitud de autorización, pero no comercial, sino sanitaria. Y lo que se le requiere a ese productor es que diga dónde va a cuarentenar, y que establezca el país de destino, para que los protocolos sanitarios que tienen que hacer nuestro servicio respondan a la normativa que el país tiene acordada con el país comprador.

Por circunstancias comerciales que voy a mostrar después, se generó una especie de cola de permisos. Aun en el año 2011, que fue récord de exportaciones, se había generado una cantidad de permisos. Eso nos llevó a la necesidad de organizar este funcionamiento. Además de tener técnicos sangrando los animales, certificándolos, inspeccionando el lugar de origen, controlando la trazabilidad –que por suerte tiene nuestro rodeo hoy– tenemos que atender la sanidad, cumplir con las campañas de vacunación, recibir a las auditorías externas, y atender todas las otras funciones. Debemos tener en cuenta que en los últimos años el Ministerio ha visto reducida la plantilla de funcionarios veterinarios. Afortunadamente, en los próximos días ingresarán treinta y cinco nuevos veterinarios, aunque no alcanzarán a completar la disminución que tuvimos en los últimos años. Por lo tanto, es de buena administración hacer un uso racional y con buenas priorizaciones de los recursos que generalmente son escasos por definición.

¿Qué fue importante? Dar señales de que acá no estábamos discutiendo la exportación de ganado en pie, de la misma manera que en algún momento se manejó la prohibición de la faena de vacas o, como en el decreto al que se aludía, se dejó expresamente aclarado que para exportar vacas o vaquillonas hay que pedir una autorización diferente. No; el problema es ajustar nuestras capacidades humanas y materiales –sobre todo humanas– al cumplimiento de protocolos sanitarios que tenemos que cumplir. Esto es muy reciente; data del 18 de noviembre.

El 17 de noviembre convoqué a todos los operadores que tenían solicitudes de cuarentenado sanitario a una reunión en el Ministerio para decirles que aquí había un problema. Los negocios no salían porque los precios no daban, y se estaba generando la sensación de que los negocios no salían porque el Ministerio estaba trancándolos. Por lo tanto, las resoluciones que tomamos son las siguientes.

En primer lugar, se creó un registro, donde están todas las condiciones. Al tener un registro, no precisamos que traigan el formulario, los timbres y todo lo demás, cada vez que tengan que hacer un planteo.

En segundo término, no queremos que el papel se transforme en un poder de mercado, porque estaba ocurriendo que ese papel que tenía alguien, se lo vendía a otro, simplemente, porque nosotros habíamos asumido la responsabilidad de realizar las inspecciones sanitarias a ese. No podemos asumir la responsabilidad de realizar las inspecciones sanitarias a 700.000 animales acumulados. Lo racionamos en función de nuestra capacidad. Les trasmitimos a los agentes, así como a las gremiales de productores, que no teníamos una capacidad ilimitada pero que estábamos dispuestos a aceptar el compromiso –lo que usted está reclamando ya lo hemos hecho públicamente– de hacer por lo menos un 50 % de lo que fue el máximo. En el año 2011 se exportaron 200.000 animales; y en función de que a partir de la Rendición de Cuentas del año anterior nosotros instrumentamos el artículo 140, que nos ha permitido distribuir recursos que provenían de servicios extraordinarios a terceros y trasladarlos a una masa mayor de funcionarios técnicos, hemos generado un sistema largamente reclamado por nuestros funcionarios pero también por nuestros productores, que se llama sistema de trabajo a la orden. ¿Qué quiere decir? Las tareas en el campo, a veces, requieren trabajar en un horario mucho más extenso que el del funcionario público. Esa capacidad de trabajo nos permitió afrontar ese desafío. Una de las prioridades en la implementación de los recursos provenientes del artículo 140 tiene que ver con comprometernos a cumplir, por lo menos un cincuenta por ciento más que el año que tuvo más. Lo que pedíamos a los operadores era que no se diera un mercado de papeles; por lo tanto, primero íbamos a solicitar la creación del registro y, después de creado, no tendrían que pedir ninguna autorización. De hecho, hoy hay un operador que está encerrando y “encuarentenando”, y no hay permiso. Nuestro compromiso es: cuando esté completa la nómina de 12.000 animales, que es lo que dijo que iba a exportar, solicita la exportación, y nosotros vamos.

En el caso en que se inicie el cuarentenado, pedimos un documento vinculado a algún tipo de compromiso o proforma del flete. ¿Por qué? Porque ocurría que una autorización –mal llamada permiso– a realizar la inspección sanitaria terminaba en que alguien que iba a comprar 12.000 y había comprado 3.000, solicitaba prórroga una y otra vez, ejerciendo un poder de mercado sobre el resto de los competidores, con los cuales nosotros no nos podíamos comprometer. Y si hay una cosa por la cual la exportación de ganado en pie es importante, es porque tiene que ser –como lo dijo el señor Legislador– una válvula de ajuste en un mercado que, por razones comerciales o climáticas, muchas veces nos obliga a tener comportamientos diferentes a los que parecerían ser lógicos y habituales. La señal que la exportación de ganado en pie tiene que dar a los productores es que algo que, por la naturaleza del mercado, implica la atomización en 44.000 productores y la concentración en 34 industrias, debe tener un camino alternativo que, como bien dice el señor Legislador, nadie desea, pero debe existir para que aquel agente económico –léase productor– que debe tomar decisiones en materia nutricional, genética, de rentas y de riesgo para tratar de preñar una vaca, las tome; si no tiene esa señal, no lo va a lograr.

Quiero aclarar que hubo un período, sobre finales del año 2010, durante el cual estuvo administrativamente restringida la exportación de ganado en pie. Eso estuvo asociado a un análisis que en ese momento hicimos de lo que estaba ocurriendo con una demanda proveniente de Turquía relacionada con un régimen arancelario diferente para el ganado que para la carne. No son desconocidos en el mundo estos mecanismos de diferenciación arancelaria nominal, de tasas progresionales arancelarias. En este caso, por ejemplo, la carne tenía 225 % de arancel y el ganado en pie, 30 %. Así que diciembre de 2010 fue un mes muy movido en relación con la exportación de ganado en pie, con frigoríficos planteando la inquietud por esa diferencia arancelaria y obreros de los sindicatos de la carne argumentando que la exportación de ganado en pie significaba exportar el trabajo del futuro. Entonces, nos pareció necesario señalar varias cosas. En primer lugar, en un país con una capacidad industrial instalada de faena de más de 3:000.000 de animales y con una faena de entre 2:000.000 y 2:100.000 en aquel momento, nunca se va a llegar a satisfacer la capacidad industrial instalada ni, por lo tanto, a aprovechar la capacidad laboral

representada por los sindicatos si no damos señales para que quienes tienen que producir los terneros, los produzcan.

En segundo término, quisimos dar un mensaje claro de que íbamos a hacer gestiones para tratar de hacer con Turquía –lo que no es fácil porque no tenemos representación directa– alguna gestión vinculada a esa diferencia de aranceles. En ese período, hubo una solicitud de algunos frigoríficos uruguayos para que Uruguay gestionara el acceso a la carne: ¿por qué si vendemos terneros, no vendemos carne? Cuando iniciamos esa gestión, los protocolos sanitarios que nos solicitó el Gobierno de Turquía nos obligaban a dar un certificado de libre de vaca loca a los animales que daban lugar a la carne que nosotros exportábamos. Esto suponía dos grandes contradicciones y no estuvimos dispuestos a ceder; esa situación duró cinco semanas porque Turquía flexibilizó su posición. La primera era que Uruguay gozaba y goza del estatus de riesgo insignificante de vaca loca, otorgado por la Oficina Internacional de Epizootias, órgano internacional rector en materia de sanidad animal. Ese estatus es un atributo que Uruguay ostenta en cualquier parte del mundo, y mal favor haríamos a la cadena cárnica uruguaya si cediéramos a un planteo de esas características, porque estaríamos devaluando un estatus que el organismo internacional nos da. La segunda contradicción era que el planteo ofendía la inteligencia comercial, por la siguiente razón: si los animales que bajan del barco caminando y, por lo tanto, con su sistema nervioso intacto, no requieren certificado especial de libre de vaca loca, ¿por qué lo iban a requerir las cajas de lomo o de delantero, que iban sin tejido nervioso? Salvo por ese período, que tal vez haya generado mucha confusión, el comprometido y fiel respeto de inserción de la cadena cárnica en el Uruguay nos llevó a tomar una medida que duró entre cuatro y cinco semanas –no llegó a ser cinco semanas–, y tal vez haya sido una señal –es importante tener en cuenta cómo juegan estas señales– que pudo haber generado esa sensación. De ahí en adelante, ha estado siempre abierta.

Antes de la creación del Registro el 18 de noviembre de 2013, andaban en la vuelta treinta y siete firmas, que requerían que se llevara un certificado notarial que demostrara que eran una sociedad registrada en tal lado. Se presentaban al Ministerio y decían: "Voy a exportar ganado en pie. Me anoto en la lista para que me vayan a certificar". Teníamos la sensación –incluso compartida por muchos productores– de que muchas de esas firmas nunca terminaban operando. Veremos qué ocurre en el futuro, pero de las treinta y siete que operaban, una vez que se creó el Registro, se registraron solamente cinco y siete están en trámite. En total suman doce; tal vez las veinticinco restantes se registrarán en lo sucesivo. Lo importante es que hoy hay un negocio, hay demanda. En la radio se puede escuchar, cada diez minutos: "La firma tal solicita terneros enteros o vaquillonas para exportación. Pago contado previa revisión". Yo he tenido contacto con esa firma, porque el año pasado estuvimos tratando de encontrarle la vuelta a este tema, puesto que venimos viendo que vamos a tener 3:000.000 de terneros. Serán 2:900.000 o 3:100.000; lo veremos, pero me voy a permitir fundamentar, porque me parece que las respuestas que pide el señor Legislador Lacalle Herrera coinciden con lo que yo quiero trasmitir acá, puesto que no hay ámbito más importante en un régimen de derecho que el Parlamento para explicar por qué es importante la permanencia de exportación de ganado en pie para seguir alimentando el círculo de crecimiento de nuestra ganadería. Quiero hablar de la exportación de ganado en pie y explicar el desempeño que ha tenido en el reciente mediano plazo para que visualicemos todos juntos la importancia que este instrumento tiene en una lógica de crecimiento a largo plazo de nuestra ganadería. Aclaro que las cifras incluidas en esta gráfica están en miles de toneladas. En barras azules se puede ver representada la faena; en barras rojas, la diferencia de inventario –cuando está por encima de la línea implica aumentos de *stock*– y la línea verde significa la exportación de ganado en pie. La gráfica arranca en el año agrícola 1993-1994 y lo primero que se puede ver es que en el año 1994-1995 tuvimos un pico de exportaciones. Después se bajó, y fue testimonial. Esas barritas cortas que aparecen a partir del año 1999 hasta el año 2006-2007 refieren a ganado lechero y reproductores.

Cuando observamos la faena, vemos claramente que entre 2005 y 2006 aparece el máximo histórico, que enjuga varias cosas. Lo primero está representado por las cuatro barras rojas que figuran antes de 2005-2006. A partir de la aftosa hubo una diferencia de inventarios porque la faena se redujo; luego se fue acumulando y hubo un aumento entre 2005 y 2006. Ese año arrancó con una sequía severísima al norte del río Negro; se empezaban a concretar arreglos de endeudamiento que llevaron a que muchísimos productores hicieran liquidaciones importantes. La faena de 2005-2006 es récord y se sustenta en una altísima faena de vacas. Tenemos algunos números como para poder demostrar que a partir de la relación de *stock* que existía en ese año una faena de 2:600.000 era difícilmente sustentable en el tiempo.

En esta misma gráfica vemos el año 2008-2009 en el que hay una reducción importante vinculada a la sequía. Esto, a su vez, va a determinar, como vamos a ver más adelante, una reducción importante en la parición del año 2010. Estamos hablando de faenas medidas en año civil, o diferencias de inventario medidas en año civil, pero en realidad nos estamos refiriendo a una producción que tiene ciclos biológicos mucho más largos que un año, de manera que un buen ejer-

cicio es corregir la gráfica en una media móvil de tres ejercicios agrícolas, que nos permite acompasar.

Por otra parte, esta es la tendencia de la producción de carne. En 1994 producíamos 710.000 toneladas peso vivo; en 2012 estuvimos en 1:020.000 o 1:030.000 toneladas y esa es la tendencia corregida. Esta es la media móvil pero separando lo que es faena, diferencia de inventario y exportación de ganado en pie. Vean ustedes que en los años 2008-2009, 2009-2010, 2010-2011 y 2011-2012 aparecen nuevamente con importancia las exportaciones de ganado en pie. Esto está directamente asociado a la irrupción de Turquía en el mercado. El 22 de diciembre de 2010, el Consejo de Ministros de Turquía aprobó una adenda en la Gaceta Oficial por medio de la cual se establece una reducción de los aranceles a la importación de ganado para engorde hasta el 0 %, que es el que regía en ese entonces, no el que rige hoy. Aparentemente, Turquía ha interrumpido hace un año los permisos. Al respecto, hemos realizado una serie de gestiones. En el día de ayer recibimos al Presidente de una corporación de empresas turcas y el tema de discusión fue qué podían hacer ellos como representantes de los empresarios para facilitar y agilitar las decisiones. En términos de productividad, hemos tenido en los últimos años un leve aumento de la dotación de vacunos –con una bajada que se ve en 2009-2010– y una reducción en la de ovinos. Si lo vemos en períodos largos, nos damos cuenta de que en el período 1994-1995 producíamos, como dije hoy, 776.000 toneladas. Teníamos una superficie dedicada al pastoreo de 15:500.000 hectáreas y nuestra productividad de carne andaba en el orden de 86 kilos de carne por hectárea. Ahora estamos en 1:037.000 toneladas y redujimos la superficie de pastoreo a un millón y pico de hectáreas. Esto tiene que ver con unas cuantas miles de hectáreas de la forestación que permitían el pastoreo y llegaron a la cobertura total pero sobre todo a que entre 2003 y 2013 la agricultura de verano de Uruguay pasó de 450.000 hectáreas a 1:600.000. Hoy tenemos 95 kilos de carne con esa tendencia: un aumento de productividad y una reducción en la superficie. Es importante destacar, sobre todo para quienes no tienen por qué poseer un conocimiento agronómico de la cuestión, que la productividad medida en kilos de carne por hectárea es un número relativo porque no todas las hectáreas tienen la misma potencialidad de producción. Si nosotros corrigiéramos esta estadística en función del índice Coneat involucrado, nos encontraríamos con que el millón de hectáreas que la agricultura le quitó a la ganadería son las mejores de este país en materia de productividad y es donde estaban las praderas que hacían las mejores invernadas. El sistema de producción agrícola en el que un trigo terminaba con una pradera consociada y generaba durante dos o tres años una invernada pasó a un sistema de agricultura continua. Esta mejora de la productividad no se da por casualidad. Esta mejora de la productividad, aun en los suelos de menor productividad relativa, está asociada a una intensificación de la ganadería, a un aumento en la utilización de granos forrajeros, a una disminución de la edad del primer entore y a una disminución en la edad de faena, que no es igual. Hay un trabajo publicado en el anuario de Opypa, de diciembre próximo pasado, en el que si miramos el país en promedio vemos que aquella reducción en la edad de faena que empezó con fuerza sobre fines de los años noventa y que se había estabilizado a mediados de esta década, bajó levemente. Hoy tenemos algo menos del 30 % de nuestra faena con animales de boca llena y más del 60 % son animales de dentición incompleta pero, cuando los separamos en las distintas zonas productivas del país, vemos que en algunas regiones del norte y del noreste el 60 % de los animales son de boca llena, y en el litoral y en el sur el 90 % son de dentición incompleta. Esto obviamente está explicando procesos de intensificación y mejora de la suplementación estratégica, entendiendo por suplementación estratégica la alimentación con granos complementando la alimentación pastoril y la alimentación a corral. De dos millones de animales faenados, prácticamente 150.000 o 180.000 provienen de los corrales donde se termina. Con esas características, en ese marco en el que a la ganadería le ha tocado competir, fundamentalmente por el recurso tierra pero ya empieza a hacerlo por los recursos humanos con otros rubros mucho más dinámicos, la única forma de ser competitivo en un ambiente de crecimiento constante del precio de la tierra es buscar la rentabilidad de la manera más rápida que se conoce en la economía: la rotación del capital. La rotación rápida del capital tiene que ver con la rentabilidad de la góndola de un supermercado o de una carnicería, de un taxímetro o de un campo. Por lo tanto, tener categorías improductivas, una vaca que no se preña, o tener un novillo que demora un año más en engordarse, es no rotar el capital.

El Uruguay logró una inserción comercial muy buena, tras sortear los problemas devenidos de la aftosa a partir del año 2003, al punto de lograr el acceso al mercado de Estados Unidos. Somos el único país que vacuna contra la aftosa y tiene acceso al mercado cárnico de Estados Unidos.

Si me permiten voy a hacer un paréntesis que quisiera compartir con ustedes. Vengo de San Jacinto donde participé en la ceremonia en la que consolidamos el primer contenedor de carne ovina que parte mañana al puerto de Filadelfia, llegando en los primeros días de marzo. Los ovinos no se vacunan y estamos mandando carne sin hueso, reitero, de animales no vacunados. Es el primer antecedente en Estados Unidos y en cualquier otro país que se denomine integrante del circuito no aftósico. Uruguay había estado presente en el mercado de Estados Unidos con

carne ovina pero cuando no vacunaba, y antes del episodio de la aftosa.

La búsqueda de la rentabilidad es posible aplicando tecnología, inversión, innovación y eficiencia, en la medida en que se tengan las oportunidades comerciales. Y un elemento central de la competitividad es acceder a mercados a los que nuestros competidores no llegan. El hecho de que Uruguay acceda al mercado europeo de la cuota "481" de animales de menos de veintisiete meses, con los últimos cien días terminado a grano, significa una carne que ingresa a la Unión Europea con cero arancel. Lo más cercano a esto es la Cuota Hilton, conocida por todos, que paga el 20, 3 % de arancel. Y cualquier carne que no esté en la "481" o en la Cuota Hilton paga un arancel que –a veces depende de los valores y de la conformación– comprendido entre 80 % y 120 %.

Hay que destacar el desarrollo del mercado de Rusia y, últimamente, a la *vedette*, que ha sido la explosión del mercado de China, que además de lo que habitualmente llevaba –menudencias y otras cosas– ahora compra todo tipo de cortes con hueso, lo que da a Uruguay una presencia internacional en la que el único jugador importante que falta del lado de los compradores es Japón. Con ese país estamos bien avanzados en las tareas de intercambio técnico.

Lo que se ve en la gráfica es la relación de precios entre el ternero y el novillo gordo. Esta relación es el mejor indicador para definir los momentos de la ganadería del Uruguay. Si tomo períodos de cinco años, por ejemplo el que va del año 1990 a 1995, la línea roja nos da el promedio de ese período. Con esa variabilidad, el promedio es un indicador con el cual hay que tener cuidado. Pero en todos los casos está tomado el promedio. En ese período la relación ternero-novillo era de uno. En el período siguiente era de 1,08. Del año 2000 al 2005 el promedio es de 1,10, un poco más alto. A mediados de la década del 2006 se posiciona en 1,10. Y si miramos del año 2000 al 2013, prácticamente estamos en 1,20. ¿Por qué este indicador es clave? Si me permiten, señores Legisladores, este indicador es clave porque, como muy bien dijo el señor Senador Lacalle Herrera, lo que está atrás de todo esto es la fotosíntesis. Y la fotosíntesis genera un producto, que puede ser pasto o grano de sorgo, pero es un producto de la fotosíntesis.

La otra parte del negocio es la eficiencia de conversión con que los animales transforman la comida en un kilo de carne. Es conocido por todos que es más eficiente producir un kilo de carne en un animal joven que en uno viejo. Por esa misma razón, para producir un ternero de ciento cincuenta kilos tengo que alimentar una vaca durante nueve meses más cuatro, cinco o seis meses para llegar al destete. La eficiencia biológica de transformar ese pasto en un novillito o en una vaquillona es un 25 % superior. Por eso el número mágico es 1,20. Es decir que cada vez que la relación del precio del ternero con el precio del novillo gordo supera 1,20 se pierde la indiferencia empresarial que tenemos con respecto a preñar o no la vaca. Hay numerosos trabajos, como los del Plan Agropecuario y de distintos grupos de productores que establecen claramente que, en los establecimientos criadores, más del 60 % de los ingresos proviene de la venta de las vacas gordas y no de la venta de terneros. Eso se debe a que en el Uruguay, a diferencia de lo que pasa con las ganaderías del resto del mundo, la diferencia de precio entre la vaca y el novillo es muy chica.

La diferencia de precios en el frigorífico entre la vaca y el novillo es muy chica por distintas razones. No quiero extenderme en el tema, pero agrego que hasta tiene que ver la proporción que va al mercado interno, la utilización de la carne picada pero, sobre todo, la historia de una ganadería que vendía medias reses o cuartos compensados, por lo tanto congelados. Y la diferencia de valor entre el novillo y la vaca se aprecia cuando accedemos a los mercados de cortes valiosos. Acceder a la Cuota Hilton o a la "481" con novillos de carne enfriada nos permite diferenciar, aumentar esa diferenciación.

Llevamos varios años donde la relación de precios entre el ternero y el novillo gordo está cerca o por encima del número mágico, que se explica por modelos econométricos, que ponen números a lo que yo expliqué muy sencillamente sobre la eficiencia de conversión.

El segundo elemento, que aparece en la segunda gráfica, es el coeficiente de elasticidad entre la relación del precio del ternero y del novillo con el número de vacas faenadas. Esos son datos reales del Uruguay. Basados en estos números, cada vez que la relación del ternero se va más para arriba del precio del novillo gordo, se reduce la faena de vacas. Y esto es lo que hemos estado viendo en los últimos dos años. Es decir que en este Ejercicio el Uruguay faenó dos millones de animales, pero no faenó menos novillos. La faena de este último año en el Uruguay se restringió porque se redujo la faena de vacas. Nunca en la historia de este país tuvimos 4:600.000 vacas: 4:300.000 de cría y 300.000 de invernada. En la historia de este país nunca hemos tenido la edad promedio al primer entore tan baja como la que tenemos hoy. En esta gráfica se muestra la evolución de los números de las vacas de cría.

Cuando uno analiza los indicadores, que son claves en el desempeño de una ganadería de carne –básicamente sobre pasturas, que es el sistema que tiene el Uruguay–, nos podemos hacer varias preguntas. La primera es: ¿dónde está el techo de la ganadería

del Uruguay? Este puede ser diferente si el Uruguay termina todos los animales que produce, termina un 80 % o un 90 %, y el resto lo exporta a un mercado de animales en pie, de tal suerte que la válvula de ajuste deja de ser exclusivamente la alternativa comercial de vender a un frigorífico o de exportar en pie, y se transforma en una válvula de ajuste desde el punto de vista climático. Períodos de exceso o de déficit hídrico, graves inviernos o no, pueden provocarnos diferencias en la oferta de forraje, que no tienen una válvula de ajuste por la vía de la faena. Una sobredotación de terneros y de novillos de sobreaño está por lo menos a un año y medio de ser faenado. Entonces, tener una válvula de ajuste que nos permita salir rápidamente es lo que le da el piso a la ganadería nacional. La ganadería del Uruguay en los últimos cinco años ha pasado de un millón de toneladas de granos a dos millones y medio ocupados en toda la producción animal en general. Dentro de eso, el 43 % va a suplementación de ganado de carne. Esta información surge de los registros de siembra que lleva la DIEA, que no registra la superficie de sorgo que se hace para grano húmedo, pero sí las semillas que se venden. Tenemos los informes con precisión del sector lechero, de las aves y las raciones de los cerdos. Por lo tanto, del volumen que aparece en la gráfica –producción en celeste, importación en rojo y exportación en verde– de grano forrajero sorgo y maíz, más las raciones y balanceados importados, podemos deducir por defecto que hemos pasado de consumir cien mil o ciento veinte mil toneladas de granos a producir seiscientas mil o setecientas mil toneladas de granos. Esta es parte de la explicación de por qué con menos hectáreas de menor productividad estamos produciendo más que antes. La explicación es tecnológica y es posible porque es rentable hacerlo ya que tenemos mejores mercados y precios, y sobre todo porque tenemos una agricultura mucho más profesionalizada que la que teníamos y porque necesitamos algunos granos forrajeros para cerrar la rotación agrícola; planes y uso de manejo de suelo previniendo la erosión mediante.

De manera que el desarrollo de una ganadería moderna que aumente la demanda de granos forrajeros es sinérgica con una agricultura que sea sustentable en el largo plazo.

Vuelvo a la exportación de ganado en pie, porque en la lógica de tener la válvula, con esta gráfica pretendo mostrar qué ha pasado con los precios de reposición en el período que va desde enero de 2010 a octubre de 2013. Cuando hablo de reposición me refiero a novillitos de 180 kilos a 240 kilos. En la pantalla aparece una línea vertical; de ahí hacia atrás nos muestra que la línea azul, que es Uruguay, estaba por debajo de Australia y de Brasil en cuanto al precio del becerro y al novillito de año y medio. La línea vertical está en julio de 2012; de allí para adelante el precio del ternero en Uruguay está arriba de los otros países. ¿Por qué están planteados esos países? Porque son nuestros competidores en los mercados en los que vendemos animales en pie.

En la siguiente imagen se aprecia que tuvimos una abundante exportación –lo planteó el señor Legislador Lacalle Herrera– de algo así como el 10 % de los animales faenados en 2010, bajamos en 2012 y 2013. El número de abajo es la clave. Ese número es la relación de precio de reposición de Uruguay versus Brasil: 0,83 implica que Uruguay estaba más barato que Brasil; 0,95 implica que Uruguay estaba más barato que Brasil; 1,13 implica que Uruguay estaba 13 % más caro que Brasil, y 1,11 implica que Uruguay estaba 11 % más caro que Brasil. De manera que frente a la existencia de un mercado por el que competimos con otros agentes, los precios relativos alguna cosa tienen que ver.

En la gráfica se observa lo que mencioné anteriormente en cuanto a que en los años 1993 y 1994 hubo un pico de exportación de ganado en pie, después bajó, permaneció casi testimonial, empezó a aumentar en 2008 y 2009, tuvo un pico en 2010 y volvió a bajar. No tenemos los registros de qué pasó en los años 1993 y 1994 para saber con exactitud cuántos animales fueron a cada mercado, aunque sí tenemos los de este último período y básicamente esto fue Turquía. En la imagen aparecen los números que indican las exportaciones de ganado en pie uruguayo. En la última columna, se aprecia que en 2010, cuando se dio el pico, el precio era de US$ 1,91 –es el valor de exportación que se calcula dividiendo el valor FOB entre la cantidad de quilos–, en 2011, US$ 2,68, y en 2012, US$ 2,94. La información que tomamos es de Urunet y se rige por año civil; por lo tanto se encubren algunas variaciones cuando consideramos año agrícola o año Dicose. La segunda mitad del año 2012 tuvo valores muy arriba. Por lo tanto, es claro que cuando los precios llegaron a US$ 3 por valor exportado, no pudimos competir con países que vendían más barato, como Brasil y Australia.

En un negocio de exportación en el mercado de ganado en pie con Turquía juegan los precios relativos de los países que vendemos –Estados Unidos, Brasil, México, Australia– y también lo que hace el comprador. Entonces, en función de las estadísticas publicadas por el Instituto de Estadística de Turquía vemos que en el año 2010 se importaron 333:000.000 de liras turcas –no sé cuál es la conversión a dólares–; en 2011, 1:000.028; en 2012, 852.000, y hasta noviembre de 2013, 335.000. Lo que tenemos en ese período de cuatro años es un aumento muy pronunciado de las compras que se multiplica por trescientos por ciento. Nosotros participamos en la primera parte porque teníamos precios más baratos que nuestros competidores. En esa gráfica vemos que el com-

portamiento de Uruguay fue exactamente igual al de Estados Unidos. En 2011, Estados Unidos vendía 208.000 y bajó a 75.000 y Uruguay vendía 120.000 y bajó a 36.000; a su vez Brasil vendía 7.000 y subió a 38.000, y Francia vendía 104.000 y subió a 180.000. Más allá de las particularidades locales que cada mercado pueda tener, está claro que el impacto de valorización de la carne uruguaya, con las imperfecciones que tiene el mercado en cuestión, ha significado una traslación de precios que ha posibilitado la suba del ternero, que nos ha dejado fuera de competencia por el escaso mercado al que se había reducido Turquía y empezaron a aparecer los otros mercados.

Los operadores dicen que los mercados y los negocios van a aparecer cuando los terneros bajen a US$ 1,75 o US$ 1,80. Y yo digo que por suerte, por trabajo, por tener una política pública, una cadena privada, acciones de promoción comercial, por ostentar uno de los mejores estatus sanitarios del mundo, Uruguay accede a buenos precios por la carne, que se trasladan a buenos precios de los terneros. ¿Esto significa que porque hoy no se usan no tiene que existir? No; tiene que existir y tienen que estar dadas las certezas de que toda vez que el mercado lo demande exista, porque es lo que pone piso a la producción ganadera.

Finalmente, permítaseme concluir que este instrumento es más importante desde el punto de vista de la señal que implica para los tomadores de decisiones del negocio que lo que implica en el negocio en sí mismo. Si nosotros ponemos valor a los animales exportados en pie en los últimos tres años, es decir le ponemos valor a lo que no se produjo en Uruguay o sea el novillito de 250 kilos que se exportó en vez de haberlo engordado en el país y venderlo con 480 kilos –el lucro cesante por llamarlo de alguna manera–, otorgando el beneficio de la duda o la concesión de que hubieran tenido cero costo, sin grano, veterinario ni renta en la tierra, el valor de lo que se dejó de producir es de un promedio de US$ 25:000.000 por año. Esa cifra es lo que un sistema dejaría de percibir y a cambio de eso tiene señales que lo llevan a generar un producto de más de US$ 2.000:000.000. Si consideramos el mercado interno, US$ 2.500:000.000 o US$ 2.600:000.000; estamos hablando del 1 %.

En un sector tan encadenado como el de la carne, el eslabón que está más lejos del producto que tiene la mayor valorización es el que recibe por último las señales y es el más vulnerable, porque es el que está más lejos de llegar. Por lo tanto, ese sector es el que debe tener la señal.

Uruguay no tiene un crecimiento indefinido de su ganadería. Cuando asumimos con orgullo y compromiso este cargo en este Gobierno, en uno de los primeros Consejos de Ministros planteamos nuestros objetivos para los distintos sectores productivos. Para la carne desarrollamos un análisis que se basaba en entender cuáles serían los desafíos que enfrentaría la ganadería nacional para seguir creciendo en ese ambiente de competencia por el recurso tierra, que es totalmente inelástico. Llegábamos a algunas conclusiones, que quiero compartir.

En primer lugar, durante décadas tuvimos un porcentaje de destete que osciló entre el 60 % y 65 %, pero cuando se analizan los porcentajes de destete de los últimos tres años, no son muy diferentes a los que teníamos en la década del ochenta y del noventa; una persona poco conocedora inadvertidamente podría pensar que la ganadería está estancada, pero en realidad el cambio más importante lo tuvimos en la reducción de la edad de faena de los novillos y del primer entore.

Complementando nuestra ganadería con la suplementación estratégica proveniente de los granos forrajeros, con relaciones de precios de 1,25 a 1 entre ternero y novillo, con exportaciones en el orden de US$ 4.000 la tonelada, están dadas las condiciones para que se masifique la suplementación estratégica en las categorías de recría. Que una ternera destetada en mayo pase el primer invierno perdiendo kilos o ganando 400 gramos, hace la diferencia para que en la segunda primavera quede preñada o no. Si el 50 % de las vaquillonas de este país se preñan en la segunda primavera, una cantidad muy grande de vaquillonas sobran, no son necesarias para reponer el rodeo de madres que se venden como viejas gordas. Por lo tanto, la vaquillona es una categoría que complementa.

El crecimiento de la ganadería en Uruguay no vendrá por faenar 1:500.000 novillos, sino por achicar la edad de faena de los novillos y aumentar el número de hembras jóvenes que tengan eficiencia de conversión y condiciones de producir cortes tan valiosos como el de los novillos.

El final de este cuento es que teníamos históricamente una extracción del 16 % y 17 %; tuvimos un pico en 2006 con un 23 % o 24 %, que no era sustentable, y hoy nuestro rodeo, con las actuales condiciones tecnológicas, puede tolerar una extracción del 21 % o 22 % y llegar a 1:100.000 o 1:150.000 toneladas en pie.

Con incorporaciones de suplementación estratégicas y con mejora en los procesos productivos –nada demasiado complicado, porque se está demostrando que el sur, el sudeste y el litoral del país tienen esos indicadores de desempeño– se nos abriría la posibilidad de encontrar un mercado sostenido para rubros que son necesarios y productivos en una rotación, lo que nos permitiría subir.

¿Cuál podría ser la tasa de extracción, que es el indicador que debe tener la ganadería del Uruguay? Una ganadería de 30 % de extracción casi se alimenta exclusivamente con granos. A mi entender, Uruguay no debería dar el paso y perder los atributos de diferenciación que tiene por tener una ganadería pastoril. Ejemplo de la suplementación con granos de una alimentación basada en pasturas es lo maravilloso que está pasando en la lechería, y si se proyectara parte del proceso de la lechería en algunos segmentos de la ganadería nacional, nos permitiría llegar, a mi entender, a un porcentaje que debería andar entre 26 % o 27 % de extracción. Por eso digo que no tenemos lugar para tener 12:000.000 de vacas, y lo que tenemos que hacer es aumentar la rotación del *stock*. Esto representa 750.000 toneladas de peso carcaza e implica aumentar un 50 % nuestras exportaciones en volumen de carne.

Estas cosas requieren mecanismos de ajuste para cuando las condiciones no se dan por mercado, sanidad o clima, y es ahí donde radica la importancia de la exportación de ganado en pie.

Con los valores que tenemos hoy, por más apertura que haya, los negocios no salen porque no cierran. Si en determinado momento alguna de las tres variables que mencioné no se da, es necesario que exista.

Paro por acá, y si hubiera alguna pregunta, la contestaré con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador Lacalle Herrera.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Señor Presidente: ha quedado claro que hubo momentos en que la exportación no era libre en los hechos y también el compromiso, la palabra, la afirmación y aun el fundamento de conveniencia que dio el señor Ministro al explicar el respectivo mecanismo que, repito, nadie desea que funcione y sí que sea una válvula para defender el sector, fundamentalmente, de la cría que es el origen de toda la cadena.

No soy ingeniero agrónomo ni economista rural, sino un pragmático en casi todas las cosas de mi vida, y en esta también, pero no estoy de acuerdo con que exista una limitante territorial, que por supuesto, algún día llegará; creo que, en función de mejoras, el país todavía puede en sus 12:000.000 de hectáreas de la pecuaria aumentar su *stock*.

Cuando andamos por ahí nos dicen que está yendo para atrás la faena precoz, fenómeno que atribuyo a los tremendos costos que tienen las mejoras. En este momento una hectárea de una pradera bien sembrada debe costar US$ 450 o US$ 500, que representan, por lo menos, un ternero y medio, es decir, son costos que se escapan a una ecuación de ganado de cría y que obligan, como bien dice el señor Ministro, a hacer caja con las vacas, que es una salida negativa del sistema, porque la vaca no se lleva a su edad de dentición y de producción completa, que sería lo ideal, para reponer menos abajo y para que se produzca el fenómeno de esa carne blanca que tanto vale y que es la vaquillona que hoy está a US$ 1,90, en pie –lo escuché hoy de mañana–, muy buen precio para un animal de 300 kilos, que es como el novillo femenino de la Argentina, que tiene esa carne primor, muy especial, que no es la que tenemos generalmente.

Los mejoramientos están caros, y no quiero recordar al señor Ministro la iniciativa de su compañero de gabinete el señor Ministro de Economía y Finanzas, porque entraríamos en un terrero demasiado triste para un día de lluvia como hoy. No hay duda de que el atropello y el avance tributario –el señor Ministro se habrá visto como gato entre la leña para defender al sector en el Consejo de Ministros– ha sido a todas luces muy difícil de asumir por los sectores agropecuarios. Y lo dejo ahí y no ingreso en otro tipo de consideraciones fiscales ni de gastos, porque sería abrir una discusión y no me parece que sea el día para hacerlo.

El sector pecuario del país ha respondido y lo ha hecho cuando hubo que vacunar, cuando hubo que trazar. La trazabilidad es una tarea ímproba. No quiero pensar cuando no son un puñadito como le toca a quien habla, sino rodeos grandes, y se pierde una caravana, y hay que ver cuál se perdió.

El sector siempre ha respondido y esa es una de las virtudes culturales del país aunque siempre habrá algún desmadrado que tire la vacuna en la cañada; la compra y no la da. Es sabido que el ser humano desde Adán y Eva para acá tiene su componente de maldad.

La trazabilidad ha sido fantástica, pero el único que ha quedado atrás es el propietario de diez vacas de cría que no sabe qué hacer con los terneros; es decir, tiene ciertas dificultades. Los traza el vecino que se los compra baratos. En líneas generales, la trazabilidad ha sido otro éxito, y más que del Gobierno o de los Gobiernos, es un éxito del productor.

Hemos tenido idas y venidas con las caravanas, que a veces no están a tiempo; pero a esta altura tenemos una trazabilidad del cien por cien o muy cerca de ese porcentaje, lo que va a permitir mayores valores.

Me alegro que el señor Ministro ratifique como política del Poder Ejecutivo que en la ecuación de la producción va a estar presente la exportación de ganado en pie y que las presentaciones para los aspectos sanitarios van a ser todas concedidas. La conveniencia o no de los precios será la que determine

que haya muchos o pocos interesados en entrar en este negocio.

Ratifiquemos hoy el proceso de libertad relativo a la cadena cárnica iniciado en el año 1992, que transformó la producción de carne en nuestro país. En esto no me quiero vestir yo con méritos que son del equipo económico y agropecuario que me acompañó en la Presidencia de la República. Quiero hacer una mención muy especial a su antecesor, el ex-Ministro Ramos que, a mi juicio, fue uno de los grandes Ministros –por supuesto, mi visión es parcial, porque soy su amigo y compañero de trabajo–, y a todo el equipo económico, que comprendió que la libertad, en este como en tantos campos, es la que permite que se vaya adelante y el país mejore sus guarismos.

Agradezco al señor Ministro y me llevo esa certidumbre, que seguramente vendrá bien a todo el mundo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente: en función de las palabras del señor Legislador, quiero decir que la certidumbre no va a estar, está, y si no se hace patente es porque los negocios no dan.

Con respecto a la faena de vacas, tal vez no fui claro con los números. Hemos tenido un proceso de retención de vacas. La faena nacional disminuyó este año porque se faenaron menos vacas. Pasamos de 4:000.090 a 4:300.000 vacas; aumentamos las vaquillonas de uno a dos y de más de dos; es decir, estamos en un proceso de retención.

Como no vengo muy seguido a este ámbito, aprovecho la oportunidad para dejar un dato de lo que va a pasar. Cuando se hagan los diagnósticos de gestación, obviamente, va a haber un porcentaje de animales que no están preñados, y con una retención de vacas en un verano que ha sido muy bueno, seguramente, vamos a tener un aumento de faena en el próximo otoño. Lo digo porque capaz que alguien se inquieta porque aumenta la faena de vacas. Se trata de un proceso de ajuste natural en la ganadería.

Por último, quiero señalar que yo no hablo de limitar a doce millones de vacas. Simplemente, hago un diagnóstico: dos millones de hectáreas en agricultura, un millón de hectáreas en forestación. La ganadería difícilmente pueda sostener un rodeo de más de 4:200.000 vacas de cría. El aumento va a venir por la intensificación y probablemente lo tengamos, pero se va a ajustar. Es lógico que pensemos que la mejora viene por la intensificación de las categorías que vienen a posterioridad del ternero y no teniendo más vacas de cría, porque son los animales más costosos en términos de mantenimiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor Presidente: felicito al señor Legislador Lacalle Herrera por haber planteado la conveniencia de examinar este tema en esta época de verano, que es una época más distendida, porque el resto del año pinta como bastante movido para todos, porque cada uno tiene que atender su chacra, en términos ganaderos.

Y también quiero felicitar especialmente la notable exposición del Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, Tabaré Aguerre.

Debo decir que integro la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca y cada vez que recibimos al Ministro lo escuchamos con mucha atención porque su exposición es realmente muy documentada y brillante. Tiene dotes de expositor realmente notables.

Quiero señalar también, porque tal vez no hay demasiadas oportunidades para hacerlo, que desde hace varios años escucho el discurso inaugural que realiza en la exposición del Prado, organizada por la Asociación Rural del Uruguay, que brinda para toda la audiencia interesada en el tema del agro. Nuevamente, vayan mis felicitaciones a su persona.

Es sabido que los datos que ha presentado requieren seguimiento, recolección de información y mucho trabajo de campo. Sin duda que el señor Subsecretario Enzo Benech, los señores técnicos aquí presentes y las demás personas que trabajan en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca son piezas fundamentales para que el señor Ministro nos haya podido brindar este informe con muchos datos.

Quiero señalar que he presentado una moción –desde que estoy en el Parlamento es la primera vez que se ha hecho– para que la versión taquigráfica de esta sesión sea remitida a la Facultad de Agronomía de la Universidad de la República; a los Institutos Agrarios de las demás Universidades instaladas en el país; a la oficina regional de la FAO, instalada en Uruguay; a la Oficina del Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas –no sé si es el nombre correcto–; a INAC; a la Federación Rural; a la Asociación Rural; a la Cámara de la Industria Frigorífica, y a las Comisiones de Ganadería, Agricultura y Pesca del Senado y de la Cámara de Diputados.

Solicito que la moción se vote cuando el señor Presidente lo entienda oportuno.

(Interrupción del señor Lacalle Herrera).

–Quiero que quede constancia en la versión taquigráfica de que el señor Legislador Lacalle Herrera me ha sugerido –que me parece una muy buena idea– que también sea remitida al PIT-CNT; con mucho gusto lo incorporamos.

SEÑOR CASAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: si usted y las autoridades presentes me disculpan, quisiera hacer referencia a otro tema.

Como ustedes saben, soy ex-funcionario del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y allí me desempeñé en los Servicios Veterinarios. Por esa razón, algunos ex-compañeros me plantearon su preocupación respecto al traslado de los Servicios Ganaderos al predio del laboratorio veterinario, ubicado en Pando, de lo cual no estaba informado.

También me preocupa la forma en la que aparentemente se hizo este traslado, al parecer, sin el consentimiento y anuencia de los funcionarios.

Asimismo, me gustaría saber si dicho traslado responde a algún cambio o mejora de gestión de los Servicios Ganaderos, como así también si se tomó en cuenta el lugar –seguramente, se hizo– y si se evaluaron los pro y los contra respecto al traslado de esa cantidad de personas –estamos hablando de cerca de cien funcionarios, además de las personas que hacen trámites de terceros y de exportación e importación– que tendrán acceso a un laboratorio que, si bien no es de alta bioseguridad, en algún momento puede tener alguna consecuencia negativa debido al trasiego de operarios. Me gustaría saber si se ha evaluado lo que puede ocurrir en un caso de contaminación o fuga de elementos microbiológicos.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: en la mañana de hoy, cuando comenzamos esta sesión, también se hizo referencia al tema que quiero plantear, el cual no está incluido en la convocatoria, por eso reconozco que el señor Ministro puede tener limitaciones para hacer referencia a la consulta. De todos modos, teniendo en cuenta que a tantos Legisladores nos preocupa y nos ocupa el tema de la granja, no quería dejar pasar esta oportunidad sin plantear el tema. En el día de ayer vimos una conferencia de prensa realizada por el señor Ministro y pudimos evacuar algunas de nuestras dudas, pero si quiere y lo entiende oportuno, me gustaría que se refiera a las lluvias, al exceso de agua, ya que para nosotros sería muy bueno escuchar sus comentarios. Por supuesto, sabemos que el tema no estaba entre los incluidos en la convocatoria, por lo que quizá el señor Ministro no pueda abordarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con frecuencia, lo que parece simple no lo es tanto.

De acuerdo con lo manifestado, se plantearon tres temas que no estaban incluidos en la convocatoria del día de hoy. Uno de ellos refiere a una consulta realizada por el señor Legislador Casas sobre el traslado de los Servicios Ganaderos; otro tiene que ver con una inquietud del señor Legislador Yanes en relación a la situación de la granja frente a los accidentes climáticos, y el último refiere a una moción presentada por el señor Legislador Baráibar.

Por lo tanto, solo puedo ceder el uso de la palabra al señor Ministro para que haga referencia a los temas que considere oportunos, ya que no estaban incluidos en la convocatoria del día de hoy.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente: lo haré con mucho gusto, porque son temas que forman parte de nuestra actividad.

Con respecto a la situación de los laboratorios voy a tratar de contestar la consulta desde el punto de vista de la gestión, la conducción de la política y la administración de los recursos y después, si el señor Presidente me lo permite, voy a solicitar al doctor Muzio, Director de Servicios Ganaderos, que haga referencia a los aspectos técnicos planteados por el señor Legislador Casas.

En primer lugar, lo que nosotros hacemos es gestionar los recursos, y tratamos de hacerlo de la mejor manera posible. En ese sentido, el traslado hasta el predio del Dilave que deben hacer los funcionarios que hoy marcan la tarjeta en la calle Constituyente es exactamente igual al que deben hacer las diez mil personas que van a trabajar a Zonamérica, o al de los miles de personas que viven en esa zona y trabajan en Montevideo. Es decir que el concepto del lugar de trabajo debe estar vinculado a una función. Además, dicho predio no está a más de 50 kilómetros; no estamos fuera de lo lógico.

En segundo término, para los usuarios, los administrados, tener las oficinas vinculadas a la sanidad

animal al lado del anillo perimetral significa tener los servicios mucho más cerca de las industrias frigoríficas y de las empresas de transporte; además, el predio está ubicado media hora más cerca de la ruta.

En tercer lugar, ese predio maravilloso, en esa localización –que tiene un laboratorio veterinario de referencia, que durante muchos años, y hasta ahora, ha sido el único componente de investigación en salud animal–, de alguna manera, conjuga y conforma una masa crítica de profesionales veterinarios vinculados a los laboratorios, estudios epidemiológicos y a algunos trabajos de investigación; y nosotros queríamos juntar a los veterinarios que tienen que ver con la sanidad de campo y aquellos que realizan la gestión de sanidad de industria animal en un solo lugar, ya que entendemos que estamos potenciando y creando un lugar en donde puede estar concentrada toda la función veterinaria.

Por otro lado, entendemos que eso va a mejorar el funcionamiento y no a empeorarlo. Por supuesto, se tomaron las previsiones del caso y estuvieron incluidas en las partidas presupuestales y en los convenios con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, se diseñaron todas las modificaciones necesarias para que los funcionarios puedan tener un lugar de trabajo mejor al que tienen actualmente, que es una especie de laberinto, con tabiques de madera y vidrio, que hacen difícil el acceso a quienes no trabajan allí, ya que el lugar tiene poca comodidad.

Con respecto a la bioseguridad, o a la seguridad biológica, puedo decir que en virtud de que alrededor de ciento veinte o ciento treinta personas trabajan cerca del laboratorio, se utilizan los protocolos internacionalmente aceptados.

A continuación, me gustaría que el doctor Muzio complementara la información aportada, ya que él seguramente cuenta con elementos que yo no manejo.

SEÑOR MUZIO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Director de Servicios Ganaderos.

SEÑOR MUZIO.- Señor Presidente: en primer lugar, como responsable de los Servicios Ganaderos –que son los Servicios Veterinarios del Ministerio– debo manifestar que su traslado al local del Dilave, ubicado en el kilómetro 17.5 de Camino Maldonado, hará que mejore su gestión.

Desde hace un tiempo estoy al frente de los Servicios, y puedo decir que en la actual ubicación –en la calle Constituyente– hemos tenido dificultades locativas. Muchas veces, por imperio de los distintos mercados, y de las auditorías de dichos mercados, tenemos necesidad de realizar reuniones técnicas y, frecuentemente, hay que solicitar locales fuera del Ministerio para llevarlas a cabo debido a la dificultad anteriormente mencionada. En ese sentido, sería una notable mejora de gestión, porque el laboratorio Dilave tiene un auditorio para trescientas personas y varias salas de reuniones con lo que hoy, modernamente, se exige para hacer reuniones en un lugar convenientemente tranquilo.

En lo que tiene que ver con la bioseguridad, cabe señalar que en la adecuación edilicia está considerado este tema y que, desde antes de pensarse en el traslado, ya se venía mejorando todo lo relativo al mismo, especialmente en las partes correspondientes a virología, a bacteriología y al laboratorio de carne, donde el acceso será restringido y mediante una tarjeta electrónica. No habrá acceso a esos lugares, si no se tiene por qué acceder. Quiere decir que hay una parte que va a funcionar para laboratorio y diagnóstico, y otra, para aquellas actividades que no requieren de esas medidas de bioseguridad en cuanto a la acreditación que ya tiene el laboratorio Dilave actualmente.

Con relación a los trámites, ya está en funcionamiento su recepción dentro del Centro de Atención Ciudadana del Ministerio y su traslado diario al Dilave, conocido como la recorrida del Dilave. De todas maneras, también se está adecuando la parte edilicia para que, en el ingreso al Dilave, se recepcionen, por un lado, las muestras para diagnóstico y, por otro, los trámites que se realicen para otras divisiones, como la de Industria Animal o de Sanidad Animal.

Además, en lo que respecta al actual y futuro incentivo de la investigación veterinaria, ofrece mucho mejores condiciones el Dilave que el local en el que está ubicado actualmente Servicios Ganaderos, en la calle Constituyente. Algo de lo que se ha hablado muchas veces es de la formación en esa área de un polo veterinario. En ese sentido, debemos recordar que hace muchos años que se ha cedido un predio a la Universidad –ese proyecto ya está en marcha– donde se ubicará un nuevo local de la Facultad de Veterinaria. Eso potenciará el acceso de los estudiantes a las posibilidades que pueda haber en el laboratorio Rubino y en las distintas reparticiones de los Servicios Veterinarios, colaborando de esa manera con la parte universitaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si el señor Ministro puede dar alguna información respecto al segundo punto que fue planteado.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Será muy breve, porque estamos en pleno proceso de evaluación de estos daños.

En el día de ayer, solicité que la Junta Nacional de la Granja se reuniera y participamos en la reunión. Al igual que con los eventos de granizo del año pasado, el diagnóstico y la evaluación de la situación los construimos conjuntamente con las organizaciones de productores, porque nos parece la mejor manera. Sin duda, ha habido registros de lluvias totalmente fuera de lo normal y del promedio. En una conferencia de prensa que se hizo ayer en el Ministerio, mencioné que era difícil hacer una evaluación porque el evento climático no había terminado. Hoy llovió todo el día y tenemos un pronóstico de dos o tres días más de lluvia. Sin duda que los daños serán diferentes en función de los distintos rubros.

En el último año hemos tratado de incentivar una política de seguros y hemos tenido éxito en ese sentido. El granizo del 24 de enero de 2013, que diezmó la producción frutícola básicamente de Canelones, nos encontró con el 21 % de la superficie asegurada. En ese momento, generamos una serie de mecanismos para mantener en pie la producción y establecimos que promoveríamos la adopción de seguros, porque siempre va a ser más económico, transparente y legítimo que los riesgos del clima sean transferidos de un productor a una compañía de seguros que a una oficina del Poder Ejecutivo. Promocionamos la adopción de seguros e hicimos un llamado a convenios para que se presentaran distintas compañías. Establecimos regímenes de promoción y de subsidio en forma importante, y puedo decir que en materia de seguro de granizo y de viento llegamos a esta temporada con el 81 % de la superficie asegurada. Es la primera vez en la historia de este país que esto sucede. Por lo tanto, entendemos que fue justificado, a través de los fondos de la granja, promocionar y subsidiar diferencialmente esas pólizas de seguros, ya que –reitero– ello nos llevó a tener cubierta el 80 % de la superficie para granizo y para viento.

En el correr del año instrumentamos un producto novedoso: un seguro por índice climático. Se trata de un seguro que no funciona cuantificando el daño provocado, sino que se dispara cuando el parámetro climático se va por encima de lo normalmente esperable. Es un producto novedoso que elaboramos en conjunto con gente del Banco Mundial y con el IFPRI, que fue lanzado en el mes de noviembre para el departamento de Canelones, para exceso hídrico. Eso nos obligó a fortalecer seis estaciones meteorológicas para que hubiera menos riesgo de que la diferencia de información entre lo que ocurriera en la estación meteorológica que se iba a tomar como referencia y lo que pasara en la casa del productor fuera muy grande. Este es el primer producto de estas características que se lanza en América Latina –obviamente, el primer país fue Uruguay–, pero lamentablemente tuvo muy bajo porcentaje de aceptación. Es un producto nuevo y requiere un tiempo de maduración. Esto no nos va a resolver el problema de los daños, pero lo comento porque me parece importante comunicar en este recinto una vez más que, de la misma manera que con la exportación de ganado en pie, las señales tienen que ser coherentes, por lo cual, si decimos que promovemos una política basada en seguros, tenemos que dar señales que estimulen su adopción.

La situación de daño puede ser muy diversa, dependiendo de los rubros, de los suelos. Sin duda, el sector que va a sufrir el daño más grande –un daño muy importante– es el vitivinícola, por la característica de su producto, porque en la fecha en la que estamos no solo se pierde cantidad, sino también calidad en la vitivinicultura. En otros rubros probablemente haya un desabastecimiento temporal, generalmente en verduras de hoja, pero preferiría no adelantar números, no solo porque –reitero– estamos en pleno proceso de evaluación, trabajando conjuntamente con las gremiales de productores, con toda la Junta de la Granja trabajando en sesión permanente, sino porque, además, el evento climático no terminó.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos a consideración una moción presentada por el señor Legislador Baráibar, como anunció en su intervención, pero la interpretación de la Mesa es que la Comisión General no tomará decisión alguna, salvo las relativas a su propio funcionamiento, como dice el Reglamento de la Cámara de Representantes, que a nosotros nos guía. No pretendíamos que esto fuera motivo de discusión en esta instancia.

SEÑOR SEMPRONI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR SEMPRONI.- Señor Presidente: con respecto a lo que el Reglamento establece, la no votación refiere a resoluciones sobre los temas que fueron debatidos. Sin embargo, la moción presentada por el Legislador Baráibar no refiere para nada a eso, sino que dice simplemente que traslademos las palabras de la respuesta que dio el Ministro a determinados organismos. Por consiguiente, me parece que estamos en perfectas condiciones para votarla.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa repite lo que dice el artículo 33 del Reglamento: "En Comisión General no se tomará decisión alguna, salvo las relativas a su propio funcionamiento [...]". La única decisión que tomamos fue enviar las palabras en la Media Hora Previa, porque eso lo acordamos. Voy a tratar de no herir la sensibilidad del Legislador Baráibar. Creo que podemos encontrar una manera de que esta sesión del día de hoy se difunda.

Yo no estoy dispuesto a violentar el Reglamento de esta Comisión Permanente.

SEÑOR BARÁIBAR.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor Presidente: yo no estoy dispuesto a generar un problema al Presidente y, a sugerencia del señor Legislador Lacalle Herrera, en la Media Hora Previa de la próxima sesión incorporaremos la moción para que se vote sin que se genere ningún precedente, así todos terminamos muy bien.

11) LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos que considerar, se levanta la sesión.

(Es la hora 17).

ERNESTO AGAZZI
Presidente

Gustavo Sánchez Piñeiro
Secretario

José Pedro Montero
Secretario

Julio Míguez
Director del Cuerpo de Taquígrafos
de la Cámara de Representantes

Corrección y Control
División Diario de Sesiones del Senado

Armado e Impreso
División Imprenta del Senado